grupo de
revistas

1
ABRIL

Parabrisas

Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal **CORSA**

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
...ión: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FI...AS, SERGIO CORNEJO. ... ROGLIATI (Euro-...) ...RIQUE SANCHEZ (...aña), HANS ...(...lphia), ...

413 ...TOS

El frío que pareció dominar la categoría Turismo durante la mayor parte de 1966, se hizo fuego de pronto, hace un mes, al acercarse la fecha de largada del Gran Premio Internacional de Turismo. El alto número de inscriptos en la Mar y Sierras, a principios de este mes fue el primer indicio y al cerrarse las inscripciones para el GP, se superaron —como siempre sucedió con la única excepción de 1964— todas las cifras anteriores; el GP de 1966 suma 413 inscriptos en sus cuatro Clases, según se detalla a continuación.

Dado que los automóviles de 850 cm^3 de cilindrada y 1150 cm^3 de cilindrada obtienen por separado puntos para los respectivos campeonatos nacionales, aunque generalmente compiten juntas, CORSA ha preferido identificarlos —en todas las competencias— definiendo sus clases con las letras B y C respectivamente. En el caso del GP haremos una excepción, dado que la posibilidad de obtener información radial y de diarios, podría inducir a los lectores a confusión. En consecuencia la denominación de Clases, corresponde a la que ha establecido el ACA para el GP aunque, por supuesto, también aquí ambas obtienen puntos por separado para los campeonatos.

104	Dellegrazie, Jorge A.	Citroën 2 CV
106	Pelusso, Néstor J. C.	De Carlo C...
108	"Klear"	De Car...
110	Wulfman, Humberto	...
11...	Ciccarelli, Norberto R.	
	"Pécora"	

COMPETENCIA INTERNACIONAL EN LA ARGENTINA

TURISMO desde PILAR (19 al 29 de octubre): El X Gran Premio Internacio-... de Turismo organizado por el Au-... Argentino es la principal ...cvilística a dispu-... 1966. Así-...

ra... ...essano - Figu... de oc... canso pa... hombres en ... último una recome... en las rutas", la calificad... automovilismo que transmite ... a domingo la competencia más im... tante de la jornada estará presente en todo el desarrollo del Gran Premio a través de la onda de LS 10 Radio Li-...rtad desde una hora antes de la ... emisoras (Radio Liber-... ...dio Nihuil...

...DE LA "B"

La categoría "B" renovará el rancio duelo Renault 845 cm^3 versus Auto Union 1.000, aunque algunas veces hayan corrido separados y aunque los pilotos de una y de otra marca figuren en dos distintos campeonatos argentinos. En esta clase, el hecho de más resonancia ... ausencia del equipo IKA y ... ...temente de Gastón Po... co vueltas clasific... ganador. Más t...

- HOJA DE RUTA
- LISTA DE INSCRIPTOS
- DETALLE DE LOS COCHES
- CAMPEONATO ARGENTINO
- PERSPECTIVA

... da categoría. Las restantes ... largarán por orden de llegada en la etapa anterior. La segunda etapa, Carlos Paz-San Juan (684,6 km) se largará a las 7. La tercera etapa llevará de San Juan a Catamarca (725,9 km); la cuarta de Catamarca a Tucumán (629,9 km); la quinta de Tucumán a La Falda (652 km); y la sexta etapa de La Falda a Buenos Aires (944,4 km). En todas las etapas los participantes podrán emplear un 60 por ciento de tiempo más que el ganador de su Clase para clasificarse. Durante los días de descanso tendrán 20 min para reparar sus automóviles con opción a 40 min más, que se recargarán, mul-

... 555 km de la Capital Federal). Se espera con razón que el promedio supere al record establecido en las 500 Millas por los automóviles de MN.

MIDGET en ADROGUE (23 de octubre): El agua le jugó una mala pasada al Midget el domingo 2, suspendiéndose luego la carrera programada en Zárate para el miércoles 12. Ahora, a casi un mes de comenzada la actividad el Club Atlético Brown de Adrogué realiza su segunda reunión de la temporada en su pista de María Antonieta y Cerretti, en Adrogué. La organización se realiza juntamente

...,1; 7,6; ... puntos. En primer tér-... ...a para fórmula Stock y luego se disputarán tres series, un repechaje y una final para Fórmula A Internacional. Comenzará a las 15.

REGULARIDAD en PILAR (23 de octubre): Novena prueba por el Campeonato Porteño de Regularidad que organiza y fiscaliza el Club Argentino de Regularidad para una sola categoría y con recorrido entre el Automóvil Club de Pilar —desde donde se largará a las 8.01—, Arrecifes, San Pedro y llegada en Campana.

—en GENERAL LAS HERAS (23 de octubre): La escuela Nº 1 de General


10º
GRAN PREMIO
INTERNACIONAL
DE TURISMO
siga todas sus alternativ



Parabrisas

Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal CORSA

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E.F.E.

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, ALBERTO J. REYES.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI.

413 ...TOS

El frío que pareció dominar la categoría Turismo durante la mayor parte de 1966, se hizo fuego de pronto, hace un mes, al acercarse la fecha de largada del Gran Premio Internacional de Turismo. El alto número de inscriptos en la Mar y Sierras, a principios de este mes fue el primer indicio y al cerrarse las inscripciones para el GP, se superaron —como siempre sucedió con la única excepción de 1964— todas las cifras anteriores; el GP de 1966 suma 413 inscriptos en sus cuatro Clases, según se detalla a continuación.

Dado que los automóviles de 850 cm³ de cilindrada y 1150 cm³ de cilindrada obtienen por separado puntos para los respectivos campeonatos nacionales, aunque generalmente compiten juntas, CORSA ha preferido identificarlos —en todas las competencias— definiendo sus clases con las letras B y C respectivamente. En el caso del GP haremos una excepción, dado que la posibilidad de obtener información radial y de diarios, podría inducir a los lectores a confusión. En consecuencia la denominación de Clases, corresponde a la que ha establecido el ACA para el GP aunque, por supuesto, también aquí ambas obtienen puntos por separado para los campeonatos.

104	Dellegrazie, Jorge A.	Citroën 2 CV
106	Pelusso, Néstor J. C.	De Carlo C...
108	"Klear"	De Car...
110	Wulfman, Humberto	D...
11...	Ciccarelli, Norberto R.	
	"Pécora"	

COMPETENCIA INTERNACIONAL EN LA ARGENTINA

TURISMO desde PILAR (19 al 29 de octubre): El X Gran Premio Internacional de Turismo organizado por el Automóvil Club Argentino es la principal competencia automovilística a disputarse en la Argentina durante 1966. Asimismo, constituye la vigesimoprimera competencia que otorgará puntos para el Campeonato Argentino de Turismo. Los cuatro primeros clasificados de cada una de las cinco clases en que se dividen los campeonatos obtendrán 30, 20, 10 y 5 puntos respectivamente para los campeonatos argentinos. Estos cuatro pilotos no sumarán los puntos obtenidos en las etapas. En cambio, todo aquel que se clasifique después del cuarto o abandone acumulará los puntos de acuerdo a las posiciones que ocupe en cada una de las seis etapas, pero nunca podrá sumar más de cuatro. En caso de pasar esa cantidad obtendrá solamente cuatro puntos. Los cuatro primeros de cada etapa obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos respectivamente. En caso de clasificarse un corredor extranjero en alguno de los cuatro primeros puestos los puntos que otorgue esa clasificación quedarán desiertos. CORSA ha mantenido informado al lector sobre muchos detalles de esta competencia en los números anteriores y en las páginas de éste: Hoja de Ruta (Primera y Segunda Etapa en CORSA Nº 24, página 11; Tercera y Cuarta Etapa en CORSA Nº 25, página 11; Quinta y Sexta Etapa en CORSA Nº 26, página 12) en la cual se podrán encontrar todas las recomendaciones para los espectadores y corredores además de una nota en CORSA Nº 23, página 4; estadísticas de los nueve años en que se lleva disputada la competencia (CORSA Nº 25, página 14); los detalles de cada una de las máquinas que participarán (CORSA Nº 26, página 9) y la lista de inscriptos con sus correspondientes números y máquinas. La primera etapa, Pilar-Carlos Paz (781,9 km), se largará a las 2 por orden de numeración y con diez segundos de intervalo entre cada máquina y dos minutos entre cada categoría. Las restantes etapas se largarán por orden de llegada en la etapa anterior. La segunda etapa, Carlos Paz-San Juan (684,6 km) se largará a las 7. La tercera etapa llevará de San Juan a Catamarca (725,9 km); la cuarta de Catamarca a Tucumán (629,9 km); la quinta de Tucumán a La Falda (652 km); y la sexta etapa de La Falda a Buenos Aires (944,4 km). En todas las etapas los participantes podrán emplear un 60 por ciento de tiempo más que el ganador de su Clase para clasificarse. Durante los días de descanso tendrán 20 min para reparar sus automóviles con opción a 40 min más, que se recargarán, mul... ra... ...assano - Figu... de oc... canso pa... hombres en ... último una recome... en las rutas", la calificad... automovilismo que transmite ... a domingo la competencia más im... tante de la jornada estará presente en todo el desarrollo del Gran Premio a través de la onda de LS 10 Radio Libertad desde una hora antes de la largada. Cuatro emisoras (Radio Libertad de Buenos Aires, Radio Nihuil de Mendoza, Radio Sarandí de Uruguay y Radio Minería de Chile), un canal de televisión (LS83 Canal Nueve Libertad de Buenos Aires), cincuenta periodistas, seis equipos móviles y tres aviones estarán para asegurar la labor que cumplirán Rebagliati, Gañete Blasco, Pérez Trigás, Calabrese, Aliaga, García del Soto, Bó, Lamarque, Vietta, Cazón, Rinaldi, Alfonso y muchos más durante los once días del Gran Premio.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en RAFAELA (23 de octubre): El Club Atlético de Rafaela organizará su V Premio Ciudad de Rafaela en el circuito Nº 1 de 4,624 km del Autódromo Ciudad de Rafaela, recientemente pavimentado. Los competidores deberán recorrer ciento treinta vueltas al circuito para totalizar 601,179 km, dándose la señal de partida a las 10. Recordemos que la pista es un óvalo en el cual los corredores deberán girar siempre hacia la izquierda. La largada se efectuará de acuerdo a las posiciones logradas en las pruebas de clasificación que se disputarán el sábado 22 de 9 a 17,30 y los treinta mejores tiempos tendrán derecho a participar en la competencia. Para clasificarse será necesario haber recorrido, por lo menos, ochenta y seis vueltas. Los cuatro primeros clasificados obtendrán 9, 6, 3 y 1 puntos para el Campeonato Argentino de Turismo Carretera. Jorge Cupeiro será uno de los principales candidatos al triunfo en Rafaela (distante 555 km de la Capital Federal). Se espera con razón que el promedio supere al record establecido en las 500 Millas por los automóviles de MN.

MIDGET en ADROGUE (23 de octubre): El agua le jugó una mala pasada al Midget el domingo 2, suspendiéndose luego la carrera programada en Zárate para el miércoles 12. Ahora, a casi un mes de comenzada la actividad el Club Atlético Brown de Adrogué realiza su segunda reunión de la temporada en su pista de María Antonieta y Cerretti, en Adrogué. La organización se realiza juntamente

...DE LA "B"

La categoría "B" renovará el rancio duelo Renault 845 cm³ versus Auto Union 1.000, aunque algunas veces hayan corrido separados y aunque los pilotos de una y de otra marca figuren en dos distintos campeonatos argentinos. En esta clase, el hecho de más resonancia es la ausencia del equipo IKA y consecuen... ...temente de Gastón Perkins, ... cinco vueltas clasificando cada uno al ganador. Más tarde se disputarán dos semifinales a cinco vueltas en las que se clasifican los tres primeros. Por último, se disputará una final a seis vueltas. La reunión comenzará a las 14.30. Las entradas tienen los siguientes precios: Generales: $ 150; Damas $ 100; Niños $ 50; Socios del Club Atlético Brown de Adrogué el cincuenta por ciento y Socios de la Asociación Argentina de Automóviles Midget gratis. Las líneas de colectivos Cañuelas y San Vicente (ambos ramales que van a Rafael Calzada) dejan en la esquina de la pista.

FOMENTO AUTOMOVILISTA en ZARATE (23 de octubre): El Club Atlético Defensores Unidos de Zárate organizará su II Premio Categoría Fomento, competencia que otorgará puntos para el Campeonato Argentino de Fomento Automovilista. Los cuatro primeros clasificados en la final obtendrán 6, 4, 2 y 1 puntos respectivamente. Se realizarán dos series, un repechaje y la final a partir de las 13 en el circuito de tierra que la Asociación Atlética Reysol Zárate posee. Por otra parte esta entidad colabora en la organización.

KARTING en MONTE GRANDE (23 de octubre): El Monte Grande Karting Club y la Asociación de Corredores de Karting organizarán conjuntamente una reunión en el Circuito Nº 3 de 350 m de desarrollo en el Kartódromo de Monte Grande, en Avenida Antártida y Austria con la fiscalización de la Federación Argentina de Karting. Se realizarán dos competencias que otorgarán puntos para el Campeonato Argentino de Karting. Los cinco primeros clasificados obtendrán 10,1; 7,6; 5,1; 2,7 y 1,3 puntos. En primer término será para fórmula Stock y luego se disputarán tres series, un repechaje y una final para Fórmula A Internacional. Comenzará a las 15.

REGULARIDAD en PILAR (23 de octubre): Novena prueba por el Campeonato Porteño de Regularidad que organiza y fiscaliza el Club Argentino de Regularidad para una sola categoría y con recorrido entre el Automóvil Club de Pilar —desde donde se largará a las 8.01—, Arrecifes, San Pedro y llegada en Campana.

—en GENERAL LAS HERAS (23 de octubre): La escuela Nº 1 de General

...MIO

...n Premio ya hace ...ías consagrarán en ... a cuatro hombres y ...entina pone en marcha ...ca carrera internacional

largada ... del domingo sobre la Ruta Provincial 51 estando situado el palco de control a 200 m del cruce con el camino viejo a Palemón Huergo.

MOTONAUTICA en SAN FERNANDO (22 de octubre): El Club Motonáutico Argentino organiza a partir de las 8.30 una regata en la cual se aplicarán la reglamentación de las Clases Argentinas de Turismo y el sistema de Indice de Performance (handicaps) del Club Motonáutico Argentino. La largada se realizará con el sistema de partida detenida y tiempos corregidos. El recorrido totalizará un desarrollo de aproximadamente 130 km. Se largará frente a la Subprefectura de San Fernando, se tomará por el Río Luján, Canal Pajarito, Canal Urión, Canal Honda, Paraná de las Palmas, Arroyo Pay Carabí, Canal Nº 4, Paraná Miní, Paraná Guazú, Canal Leandro Alem, Río Carabelas, Paraná de las Palmas, Canal Honda, Canal Urión, Canal Pajarito y Río Luján hasta la línea de llegada frente a la Subprefectura de San Fernando. Asimismo y de contarse con no menos de cinco inscriptos, se largará una regata de Fuerza Libre, en la que podrá participar cualquier embarcación. Esta prueba tendrá un recorrido de aproximadamente 70 km con un circuito a comunicar oportunamente y su largada se efectuará diez minutos después de la última embarcación de la Clase Turismo.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA UNO en MEXICO (23 de octubre): Sesenta y cinco vueltas al circuito de la Ciudad de México deberán recorrer los ases de Fórmula Uno para totalizar los 325 km del V Grand Prix de México. La competencia es la novena y última que otorga puntos para el Campeonato Mundial de Conductores y la Copa de Constructores, que ya tienen sus ganadores en Jack Brabham y Brabham-Repco respectivamente. Sin embargo servirá para dilucidar el subcampeonato entre Rindt, Surtees, Graham Hill y Jim Clark. También pueden aspirar a esa posición Hulme y Stewart. Los seis primeros clasificados obtendrán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos respectivamente. Organiza el Automóvil Club de México.

Nasif Estéfano: ahora con Fiat-Sergi.



Oscar Cabalén y su Mustang: Por la vuelta.

La excepcional cantidad de inscriptos que registró el Décimo Gran Premio Internacional de Turismo, puso de moda un chiste que se desparramó por todo Buenos Aires con mayor rapidez que la misma cifra de anotados: **"¿Cómo... vos no corrés el Gran Premio...?"**

Las cuatrocientas catorce boletas firmadas por pilotos y navegantes que han sido depositadas en la Comisión de Carreras del Automóvil Club Argentino, marcan un nuevo récord en la materia. Ya en 1965, los 331 interesados habían sido considerados como una cantidad insólita, y la insospechada cantidad de inscriptos en 1966 refleja que, año tras año, nuestra máxima competencia afirma su prestigio dentro del país. La trascendencia internacional es un problema bien diferente que desde luego no corresponde tratar cuando los motores están prácticamente en marcha. Pero como si las circunstancias pretendieran demostrar la irremediable utilidad y la ineludible proyección del Gran Premio, después que CORSA publicara su encendido alegato sobre la necesidad de internacionalizarlo, se registraron movimientos de cierta importancia en la Comisión de Carreras del ACA, donde algunas renuncias y varios planteos se jugaron como armas para combatir la macilenta mentalidad de la Comisión Directiva de la Institución. Allí, en la alta esfera, es donde verdaderamente se coarta no sólo el impulso del Gran Premio sino también las iniciativas inteligentes que —por ejemplo— procuran recuperar para la Argentina la fecha de Fórmula Uno Internacional.

Esta es una referencia algo indirecta para medir la importancia de este Gran Premio, pero es demasiado significativo el crecimiento del interés por la prueba en contraste con la abulia de los jerarcas del ACA.

A los argentinos nos resulta natural comprobar cómo año tras año aumenta la cantidad de inscriptos. Pero durante un instante veamos al Gran Premio en función de un ojo extranjero cuyo dueño no tiene una idea muy acabada de lo que es nuestro país, y determinaremos inmediatamente que una carrera de cuatro mil quinientos kilómetros, con casi cuatrocientos veinte inscriptos, con marcas de automóviles munlialmente famosas y con equipos armados orgánicamente y sin nada que envidiar a ninguno del mundo sea en la parte mecánica como en la parte humana, tiene que impresionar necesariamente a cualquiera, así viva en el Senegal Belga o en Tombootú Central.

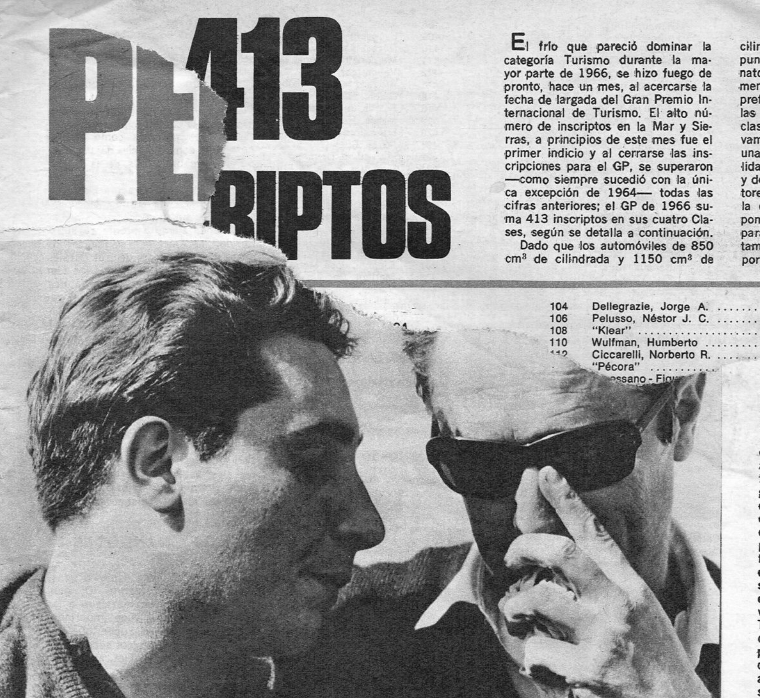
Por lo tanto el Gran Premio Internacional de Turismo sigue avanzando, sigue evolucionando, sigue prestando sus humildes pero notables servicios al país, aún sufriendo el boicot mental de los grandes patrones del ACA para quienes lo fundamental de una cosa tan mundial, tan maravillosa, tan humana y tan

PE 413 RIPTOS

El frío que pareció dominar la categoría Turismo durante la mayor parte de 1966, se hizo fuego de pronto, hace un mes, al acercarse la fecha de largada del Gran Premio Internacional de Turismo. El alto número de inscriptos en la Mar y Sierras, a principios de este mes fue el primer indicio y al cerrarse las inscripciones para el GP, se superaron —como siempre sucedió con la única excepción de 1964— todas las cifras anteriores; el GP de 1966 suma 413 inscriptos en sus cuatro Clases, según se detalla a continuación.

Dado que los automóviles de 850 cm³ de cilindrada y 1150 cm³ de cilindrada obtienen por separado puntos para los respectivos campeonatos nacionales, aunque generalmente compiten juntas, CORSA ha preferido identificarlos —en todas las competencias— definiendo sus clases con las letras B y C respectivamente. En el caso del GP haremos una excepción, dado que la posibilidad de obtener información radial y de diarios, podría inducir a los lectores a confusión. En consecuencia la denominación de Clases, corresponde a la que ha establecido el ACA para el GP aunque, por supuesto, también aquí ambas obtienen puntos por separado para los campeonatos.

104	Dellegrazie, Jorge A.	Citroën 2 CV
106	Pelusso, Néstor J. C.	De Carlo C
108	"Klear"	De Car
110	Wulfman, Humberto	
112	Ciccarelli, Norberto R.	
	"Pécora"	
	ssano - Fig	



Rizzuto Mujica y Copello: lo mejor de cada uno.

importante como el Gran Premio, sigue siendo la oportunidad de bajar la bandera de largada junto a la autoridad de turno.

SE LARGA EL GRAN PREMIO

En la categoría "A" (hasta 700 cm³ la lista está sembrada de las tres marcas tradicionales en la clase menor: De Carlo, Isard y NSU, contando como una expresión de muy buen humor la presencia de los Isetta, de los Citroën 2CV y del Isard 400. Hasta hace dos o tres años, esta categoría reunía a la mitad de los inscriptos del Gran Premio, pero posteriormente el hecho de no fabricarse más ninguna de las tres marcas **fundamentales** significó que poco a poco el número de participantes en la categoría "A" fuera decayendo, aparte de que muchos fervientes devotos de los 700 cm³ progresaron buscando mayores velocidades y potencias. De todos modos, siguen siendo Isard, De Carlo y NSU los animadores de la categoría, cada uno con sus limitaciones y sus ventajas.

Si bien el motor del Isard es básicamente similar al del BMW (o De Carlo, que para el caso es lo mismo), tiene sensiblemente menos capacidad para ser atendido deportivamente y sus performances son invariablemente menores. Por eso los isardistas buscan los modelos anteriores a 1960 porque entonces estaban equipados con dos carburadores "Bing", y esas unidades siempre tuvieron mayores probabilidades deportivas que las posteriores de un solo carburador Sólex. En contraposición, los modelos '60 y anteriores traían un puente trasero más corto que los Isard contemporáneos (7/35 contra 7/34), pero al margen de las especulaciones técnicas, las nuevas especificaciones del Anexo no permiten la competencia de automóviles que tengan más de seis años y en consecuencia en 1967 todas estas unidades desaparecerán de una manera o de otra. A primera vista, esto atentará contra la categoría porque además cada vez hay menos máquinas en buen estado, cada semana los repuestos son más caros y por fin ninguna de las fábricas interesadas parece querer emerger, ni lo hará en definitiva. Pero volviendo al Isard, sus máximas posibilidades están enfocadas únicamente en su reconocida dureza y en su extraña y poco común habilidad para andar muy fuerte en el camino desparejo de montaña.

Por el contrario, los NSU Prinz Sport son los automóviles más especializados deportivamente en la clase. Por de pronto son los más veloces aun siendo los de menor cilindrada, pero son bajos, frágiles, algo endebles para la dureza de un Gran Premio y por fin poco resistentes cuando el piso no está pavimentado. Para la primera etapa, grandes candidatos, pero de ahí en más... ¡hum! Los NSU, pero modelo "galerita", están equiparados a los Isard: buenos para dar la vuelta, para divertirse, para no salir a ganar. Lo demás es sólo regodearse con su carácter de pioneros del Gran Premio.

El término medio, el equilibrio ideal, son las cupé De Carlo, que aparentemente pueden reunir la velocidad con la resistencia mecánica. En teoría son ganadoras también de este Gran Premio como lo fueron en 1964 y 1965, una vez finiquitada la monarquía de los "galera", de los Isard (1962) y del Sport Prinz (1963). El inconveniente que tienen los De Carlo es que una buena cupé standard cuesta alrededor de $ 600.000, más los gastos de preparación, nunca inferiores a los

...DE LA "B"

La categoría "B" renovará el rancio duelo Renault 845 cm³ versus Auto Union 1.000, aunque algunas veces hayan corrido separados y aunque los pilotos de una y de otra marca figuren en dos distintos campeonatos argentinos. En esta clase, el hecho de más resonancia es la ausencia del equipo IKA y consecuentemente de Gastón Perkins, que fue ganador en cinco de las seis veces que corrió. Evidentemente, si IKA desperdicia la oportunidad de ganar el Gran Premio una vez más, y desperdicia también la imagen publicitaria del largo Gastón, es que se ha empeñado en otros planes. La presencia de Malnatti y de Marincovich en TC no significa que Horace Steven haya descartado a la categoría Turismo, cosa que podría suponerse con este mutis. Al contrario. La empresa siempre ha sido más sensible que ninguna a esta útil variante del automovilismo y este paréntesis no significa sino un inteligente receso para preparar la versión Anexo "J" del deportivo Rambler Torino, quien presumiblemente en 1967 estará en condiciones de ganarle a Mercedes y al que raye. De más está decir que el Rambler Torino será un producto nacional.

Contrariamente a lo que sucede en la categoría menor, la "B" se va convirtiendo paulatinamente en la categoría del futuro para los que se inician. Obviamente, los argumentos son inversos a los que aplicamos a NSU, De Carlo e Isard: cada día más producción, buenas condiciones de venta, provisión de repuestos en todo el país, etc. Aún así la lucha es bastante despareja porque los Renault son mucho más veloces y tienen una serie de características deportivas que les permiten superar con cierta comodidad a los dos tiempos. Ni siquiera la homologación de los frenos a disco le permite al AU acortar distancias, pero una vez más el común denominador de esta clase será la excelente capacidad conductiva de sus pilotos, esta vez encabezados en cada marca por Héctor Gradassi y Eduardo Copello.

Los Renault R-8, los Mini Cooper, y cualquier otro solitario aventurero, solo condimentarán en apariencia la gran fiesta y todo parece indicar que en la clase "B" el triunfo quedará ubicado entre las dos butacas de un automóvil nacional.

LA FIATOPEYA

Clase "C", dominan los Fiat 1500. por número y por capacidad. Des- →

n I
rías
ías
a cu
entina p
ica carrer

...lquier cosa, desde que gane ...iera de los equipos Fiat en una ...nte y orgánica demostración, ...que la carrera tenga solapadas ...ciones jurídicas como el año ...o a consecuencia de un inci- ...entre dos autos de la marca ...iferentes casas. Técnicamente ...ueden equiparar un Fiat y un ...o los Alfa Romeo, sin juego ...o, sin organización, sin pla-

La... tienen siempre pronta su superioridad mecánica para capitalizar los errores estratégicos de sus rivales argentinos, más aún porque los Fiat de premio que estableció la fábrica van a alborotar singularmente el gallinero.

La carrera de los Fiat se planteará contra los Peugeot 404, de todas maneras y corriendo en clases diferentes. Un simple cálculo de posibilidades comerciales y mecánicas permite suponerlo así, afirmando la probabilidad de que el ardor de esta lucha neutralice la calidad y la velocidad de excelentes máquinas importadas como el Lotus o el Mini Cooper, quienes de todas maneras no son los vehículos ideales para un Gran Premio por bajos, frágiles y faltos de apoyo logístico.

LOS GRANDOTES

El equipo Peugeot aspira a ganar una vez más la categoría "D" aunque este año hayan mezclado a los 404 con los monstruos importados y con los Chevrolet Super, que son más veloces. En Peugeot sucede algo parecido a lo que en Fiat, aunque en otra dimensión: cada uno de los integrantes de equipo preparó su propio automóvil. Desde luego, ellos tampoco rechazan la confrontación con los 1500, y hasta último momento vivieron angustiosamente tratando de saber si se homologaban o no los frenos a disco y las nuevas cajas de velocidades con la primera, la segunda y la tercera más largas. Los Chevrolet son menos convincentes en el renglón dureza, pero fundamentalmente son más veloces ya que probablemente puedan alcanzar los 190 km/h. Lo que no se sabe es cómo frenan, porque las campanas de los chivos deben haber sido diseñadas más o menos por Juan D'Arienzo.

También en esta categoría los gliptodontes importados son meros intentos personales, pero con la diferencia que tienen demasiada velocidad como para poder aspirar con cierta tranquilidad a un triunfo absoluto. Puede ser el Mustang. Puede ser el BMW. Como pudo haber sido Mercedes-Benz de Anteo Pichetta, que ya la semana pasada se negó a largar ya que es muy supersticioso y lamentó mucho que le haya tocado el nº 813. Según sus propias declaraciones "iba a correr contra los tiempos de Böhringer y sobre todo de las suecas para demostrarles la calidad de los pilotos argentinos, pero está visto que hay que llamarse Menditeguy para que a uno le saquen el número 13 y se lo cambien por otro".

Hay muy poca gente en el país que no corre el Gran Premio. Todo es así para bien de nuestro automovilismo.



Carlos Reutemann: Sale a ganar.

Roberto Pedelaborde: El Fiat más veloz.

pués que la absurda lucha entre los concesionarios de la marca haya determinado en 1966 que el Alfa de Lepro-Olmedo gane la categoría, todo parecía indicar que las altas esferas de Fiat Concord iban a meter mano en el problema y hasta se llegó a mencionar nombres como integrantes de un presunto equipo totalmente oficial, aunque naturalmente no hubo nada de eso. Por lo tanto, cada concesionario saldrá a la ruta dispuesto también a aprovechar las infinitas posibilidades promocionales que ofrece un triunfo. De todos ellos, el más espartano fue Alvear, que presenta sólo 3 automóviles y Sergi el más detonante, con media docena de maquinas. Sucede en todas las categorías, pero en la "C" más que en ninguna: los equipos tienen generalmente las mejores máquinas y los mejores pilotos. Por lo tanto, en esta edición del Gran Premio puede su-

413 INSCRIPTOS

El frío que pareció dominar la categoría Turismo durante la mayor parte de 1966, se hizo fuego de pronto, hace un mes, al acercarse la fecha de largada del Gran Premio Internacional de Turismo. El alto número de inscriptos en la Mar y Sierras, a principios de este mes fue el primer indicio y al cerrarse las inscripciones para el GP, se superaron —como siempre sucedió con la única excepción de 1964— todas las cifras anteriores; el GP de 1966 suma 413 inscriptos en sus cuatro Clases, según se detalla a continuación.

Dado que los automóviles de 850 cm³ de cilindrada y 1150 cm³ de cilindrada obtienen por separado puntos para los respectivos campeonatos nacionales, aunque generalmente compiten juntas, CORSA ha preferido identificarlos —en todas las competencias— definiendo sus clases con las letras B y C respectivamente. En el caso del GP haremos una excepción, dado que la posibilidad de obtener información radial y de diarios, podría inducir a los lectores a confusión. En consecuencia la denominación de Clases, corresponde a la que ha establecido el ACA para el GP aunque, por supuesto, también aquí ambas obtienen puntos por separado para los campeonatos.

CLASE A (hasta 700 cm³)

Nº	CONDUCTOR	MARCA
2	Cester, Firmino	De Carlo Coupé
3	Otero, Rodolfo U.	N.S.U. Sport Prinz
4	Alonso, Alberto	N.S.U. Prinz
5	Corzo, Domingo M.	Isetta 300
6	Acoto, Carlos	Isard 700
8	Enrichetti, Norberto H.	N.S.U.Prinz
10	García, Plácido N.	Isard 700
12	Fenoglio, Carlos A.	De Carlo Coupé
14	Patterlini, Hugo C.	De Carlo
15	Ratto, Juan Angel	N.S.U. Sport Prinz
16	Murphi, Néstor O.	De Carlo Coupé
18	Galante, Ruben B.	Citroën 2 CV
20	Circovich, Nilio H.	De Carlo Coupé
22	Maggi, Jorge A.	De Carlo
24	Caramella, Calixto	N.S.U. Prinz
26	Díaz Escobar, José F.	Isard 700
28	Mayr, Antonio J.	Isard 700
30	Bravi, Enrique	De Carlo Coupé
32	Delgado, Aldo F.	Isard 700
34	Núñez, Félix F.	Isard 700
35	Ventura, Genaro O.	N.S.U. Sport Prinz
36	Escoda, Miguel E.	Citroën 2 CV
38	Moisés, Jorge A.	Isard 700
40	Borrelli, Clementino S.	N.S.U. Prinz
42	"Mastromonaco - Alvarez"	Isard 700
44	Piccolo, Horacio H.	De Carlo Coupé
46	"Schisano - Martínez"	N.S.U. Prinz
48	Blandini, Juan C.	N.S.U. Prinz
49	"Pasetti-Berdini"	N.S.U. Sport Prinz
50	"Catalano - Herradón"	De Carlo Coupé
52	Scaramella, Rogelio	De Carlo Coupé
54	Medina, Pedro A.	De Carlo Coupé
56	Roda, Ramón I.	Isard 700
58	Grossi, Carlos A.	De Carlo Coupé
60	Vázquez, Francisco	De Carlo Coupé
62	"San Isidro"	De Carlo Coupé
64	"Rodríguez - Rivas"	Isard 700
66	Mendel, Rolando	De Carlo Coupé
68	Terrizzano, Jorge A.	Citroën 2 CV
70	"Franzosi - Sabanes"	N.S.U. Prinz
72	"Torres - Flores"	De Carlo Coupé
74	Bornancini, Benjamín	De Carlo Coupé
76	Arrieta, Mario	De Carlo
78	Morganti, Jorge O.	De Carlo Coupé
80	Ferrea, Carlos	De Carlo Coupé
82	Nigrelli, José M.	N.S.U. Prinz
84	"Romano - Marraco"	N.S.U. Prinz
86	Rossi, Julio R.	De Carlo Coupé
88	Labayen, Normando J.	Isard 700
90	González, Juan de Dios	De Carlo Coupé
92	Riviére, Alberto R.	De Carlo
94	Teruelo, Oscar	Isard 700
96	"T. I. N."	Isard 700
98	Yamin, Elías	Isard 700
100	Vives, José Miguel	De Carlo Coupé
102	Blanco, Joaquín A.	De Carlo
104	Dellegrazie, Jorge A.	Citroën 2 CV
106	Pelusso, Néstor J. C.	De Carlo Coupé
108	"Klear"	De Carlo Coupé
110	Wulfman, Humberto	De Carlo Coupé
112	Ciccarelli, Norberto R.	De Carlo
114	"Pécora"	De Carlo Coupé
116	"Bressano - Figueras"	Isard 700
118	"Botafogo"	Isard 700
120	"Eduardo"	Isard 700
122	"Balsa - Sorrentino"	Isard 700
124	Escofoni, Miguel A.	Isard 400
126	Elliot, Ricardo	De Carlo Coupé
128	Rodríguez, Carlos S.	Isard 700
130	Vázquez, Jorge F.	N.S.U.Prinz
132	Siro, Luis Armando	Isard 700
134	"Tucsol"	De Carlo
136	Taruselli, Alberto	De Carlo Coupé
138	"Novoa - Piñeiro"	De Carlo Coupé
140	"Rodríguez - Messutti"	De Carlo Coupé
141	Molinari, Eduardo O.	N.S.U. Sport Prinz
142	Mollard, Juan S.	De Carlo Coupé
144	O'Connor, Alberto M.	Isard 700
146	Constantini, José A.	Isard 700
148	Petrabissi, Abelardo	Isard 700
150	"Danger"	N.S.U. Prinz
152	Beovide, Enrique L.	Isard 700
153	Repetto, Carlos A.	N.S.U. Sport Prinz
154	"Massey - Atencio"	De Carlo Coupé
156	Cosentino, Rafael	Isard 700
158	"Perry Mason"	De Carlo Coupé
160	Gallo, Juan Carlos	De Carlo Coupé
162	Pau, Nicolás	N.S.U. Prinz
164	Muñoz, Juan J.	De Carlo
166	Schneiter Plini, Rodolfo	De Carlo
167	Gutiérrez, Hugo	N.S.U. Sport Prinz
168	Pardo, Julio	De Carlo
170	Borzone, Héctor	De Carlo
172	"Míguez - Lombardi"	De Carlo
174	Petrabissi, Ismael	Isard 700
176	Iencenella, Juan Carlos	De Carlo
178	Tejero, Juan Carlos	De Carlo
180	"Espartaco"	De Carlo
182	Oviedo, Juan Alberto	N.S.U. Prinz
184	Solveyra, Ernesto Martín	De Carlo
186	Vittorioso, Conrado C.	N.S.U. Prinz
188	Grigione, Norberto J.	De Carlo
190	Sampayo, Juan	De Carlo
192	López Ruiz, Jorge Luis	De Carlo
194	Delucchi, Alfredo	Isard 700
196	Yoverno, Juan Domingo	De Carlo
198	Font, Gabriel	N.S.U. Prinz
200	Greco, Alfredo	De Carlo
202	"Sampol - Boetti"	Isard 700
204	"El Santo"	Isard 700
206	Estebánez, Heriberto	De Carlo
208	"Bellini - Viotti"	De Carlo
210	Iglesias, Héctor	De Carlo
211	"Queirolo"	Isetta 300
212	Giovo, Luis María	Isard 700

CLASE B (de 701 a 1.150 cm³)

Nº	CONDUCTOR	MARCA
302	"Rudy Carnielli"	Renaul 1093
304	Fumuso, Antonio	Renault Gordini
306	Bolognini, Julio	Auto-Union 1000
308	Santa Coloma, Emilio	Renault 1093
310	Molinas, Nicanor	Renault 1093
312	Gradassi, Héctor Luis	Auto-Union 1000 S
314	"Caporaletti - Bouzada"	Renault 1093
316	Tannure, Abel Enrique	Renault 1093
318	Visintini, Rosmualdo	Auto-Union 1000
320	Pernas, José Luis	Gordini 1093
322	"Lorenzo San"	Gordini 1093
324	Benavídez, Carlos C.	Auto-Union 1000 S
326	Parisi, Emilio O.	Renault 1093
328	Gonella, Dante E.	Auto-Union 1000
330	Antelo, Osvaldo	Renault 1093
332	Bonamicci, Danilo	Renault 1093
333	Moreno, Zagalo	Saab 96 Sport
334	Pierangelo, Ernesto L.	Renault 1093
335	Lostaló, Carlos F.	Austin-Cooper S 1000
336	Chiappero, Francisco A.	Renault 1093
337	Rodríguez, Oscar	Saab 96 Sport
338	Illa, Ricardo	Renault 1093
340	Gordo, Néstor	Renault 1093
342	"Casco - García	Renault Gordini
344	Rochina, Fernando	Auto-Union 1000
345	Vivo, Enrique	Saab 96 Sport
346	Zanini, Enrique	Renault 1093
348	Di Berardino, Héctor	Renault 1093
350	Gini, Julio E.	Auto-Union 1000 S
352	Caneva, César	Auto-Union 1000 S
354	García, Juan Pedro	Renault 1093
356	Copello, Eduardo	Renault 1093
358	Calcagno, Dovidio R.	Auto-Union 1000 S
360	Flageat, Horacio	Renault 1093
361	"Flores - Cozzarin"	Lancia Appia III
362	Mascanbruni, Alberto E.	Renault 1093
364	"Transfer - Tala"	Auto-Union 1000 S

→

366	Victoria, Roberto Domingo ...	Renault 1093
368	Castellani, Julio	Auto-Union
370	Lhomy, Delfor N.	Auto-Union 1000 S
372	"Laredo"	Auto-Union 1000 S
374	Riva, Tullio	Auto-Union 1000
376	Brané, Héctor Juan	Renault 1093
378	"Pereira - Valderrey"	Renault 1093
380	Valentino, Ricardo	Auto-Union 1000
382	Vallone, Nicolás Alberto	Renault 1093
383	Giannotti, Armando	Auto-Union F. 12 Coupé
384	Namino, Alejandro	Renault 1093
385	Picchio, Abel Miguel	Lancia Fulvia 2C
386	Sbeili, Jorge Juan	Renault Gordini
388	Gimeno, César	Renault 1093
390	Defelippo, Félix A.	Renault 1093
392	Gastein, Horacio Orlando	Auto-Union 1000 S
394	Literas, Elio Rodolfo	Renault 1093
396	Giacomelli, Heraldo	Auto-Union 1000
398	"Manzano - Pelelo"	Renault 1093
400	"El Lince Puntano"	Renault 1093
402	Montero, Javier	Renault 1093
404	"Miretti - Ross"	Fiat 1100
406	Zunino, Enrique S. L.	Auto-Union 1000 S
408	Arias Uriburu, Nicolás	Renault 1093
409	Lucchetti, Horacio	Saab 96 Sport
410	Noves, Antonio	Auto-Union 1000 S
411	Marconetti, Horacio Domingo .	Lancia Fulvia 2C
412	Vallmitjana, Jorge	Auto-Union 1000 S
414	Aracena Larrain, Roberto	Auto-Union 1000 S
416	Daian, Máximo	Renault 1093
418	Falchi, Juan Raimundo	Renault Gordini
419	Morás, Héctor	Renault R. 8 Gordini
420	Messidoro, Daniel R.	Renault 1093
421	"Grey Rock"	Austin-Cooper S 1000
422	Marcellino, Domingo	Renault 1093
424	Vivequin, Edgardo Enrique ...	Auto-Union 1000 S
426	Bavio, Dora María	Renault 1093
428	Giordano, Andrés	Renault 1093
429	Marinelli, Carlos Augusto ...	Hans Glas 1004 S
430	Zavaro, Alberto	Gordini 1093
432	Papadopulos, Leonidas	Auto-Union 1000
434	Peña, Osvaldo	Renault 1093
436	Ruesch, Carlos	Renault 1093
437	Bianchi, José María	Lancia Appia
438	Mariani, Rodolfo Angel	Renault 1093
440	Varela, Neldo Gregorio	Auto-Union 1000 S

CLASE C (de 1.151 a 1.600 cm³)

Nº	CONDUCTOR	MARCA
502	Urruti, Federico	Fiat 1500
504	Franco, Mauricio	Fiat 1500
506	Abby, Apkarian	Peugeot 403
508	Jobad, Alberto	Fiat 1500
510	Maneglia, Humberto	Fiat 1500
512	Iannizzotto, Benjamín	Fiat 1500
514	Trotta, Dante Santiago	Fiat 1500
516	Dotta, Roberto	Peugeot 403
518	Blesio, Norberto E.	Fiat 1500
520	Boyadjian, Eduardo Pablo ...	Fiat 1500
522	Namur, Roque	Fiat 1500
524	Galimberti, César Luis	Fiat 1500
526	Macchi, Máximo Ambrosio ...	Fiat 1500
528	Allegrina, Héctor	Fiat 1500
530	Gómez, Ricardo	Fiat 1500
532	Mesena, Emilio	Fiat 1500
533	"Pitty Block"	Ford Cortina Lotus
534	"El Gitano"	Peugeot 403
536	Francia, Carlos Roberto	Peugeot 403
537	"Lepro - Olmedo"	Alfa Romeo Giulia GTA
538	"H. B."	Di Tella 1500
540	D'Anillio, José María	Peugeot 403
542	Franco, Oscar Mauricio	Fiat 1500
544	Pisaturo, Hugo	Peugeot 403
546	Ninona, Héctor	Fiat 1500
548	Calvino, Horacio	Fiat 1500
550	Caselli, Dante	Fiat 1500
552	"Mingo"	Fiat 1500
554	Arnoldt, Daniel Marcelino	Fiat 1500
556	Cacace, Eduardo Héctor	Fiat 1500
558	Cacopardo, Jorge Mario	Fiat 1500
560	Alvarez Fourcade, Nelson	Fiat 1500
562	Crespo, Alberto Augusto	Fiat 1500
564	Lisioli, Néstor Darío	Fiat 1500
566	Moreno, Mario	Peugeot 403
568	Scamufo, Jorge	Fiat 1500
569	"Clavito"	Volvo 1580
570	Bonamico, Francisco Saverio .	Fiat 1500
571	"Héctor Mera - Don Simón" ..	Alfa Romeo Giulia TI Super
572	Pedelaborde, Roberto J.	Fiat 1500
574	"Andrea"	Fiat 1500
576	Fernández, Héctor Osvaldo ...	Fiat 1500
578	Andrea, Miguel Patricio F.	Fiat 1500
580	"Sciaccaluga - Buceta"	Peugeot 403
582	Estebánez, Marcelino N.	Fiat 1500
584	Araujo, Gonzalo	Fiat 1500
586	"Conti - Boscacci"	Fiat 1500
587	Rizzuto Mujica, Jorge	Alfa Romeo Giulia
588	Memi, Pedro	Peugeot 403
590	Donzino, Leo	Peugeot 403
592	Oliva, Roberto	Peugeot 403
594	Salvatierra, Raúl Elcides	Fiat 1500
596	Arana, Fernando	Fiat 1500
597	Sauze, Ricardo	Alfa Romeo Giulietta TI
598	"Bocho Colloca"	Fiat 1500
599	Lamela Díaz, Roberto	Borgward 1962
600	"Pampero"	Fiat 1500
602	*"Muleto" ....*	*Fiat 1500*
604	Mayorga, Francisco	Fiat 1500
606	Azzinari, Jorge Alberto	Fiat 1500
608	"Rabanaque - Nogueira"	Fiat 1500
610	Iribarne, Raúl Héctor	Peugeot 403
612	Riera, Diego Luis	Isard 1204 TS
614	Parvis, David Jorge	Peugeot 403
615	Sacco, Domingo R.	Alfa Romeo Giulietta TI
616	Bonich, Luis	Fiat 1500
617	Boschi, Edgardo	Morris-Cooper 1275 S
618	Ferreño, Andrés	Fiat 1500
620	Rodríguez, Marcos	Fiat 1500
622	"Errecalde Allende - Oleskow"	Fiat 1500
624	Pala, Nicolás	Fiat 1500
626	Curros, Jorge Francisco	Fiat 1500
628	Soler, Genaro Guillermo	Fiat 1500
630	Reutemann, Carlos	Fiat 1500
632	Carranza, Ricardo	Fiat 1500
634	Sanson, Norberto Guillermo ..	Fiat 1500
636	Pramori, Víctor Luis	Fiat 1500
637	"Roby Hills"	Alfa Romeo Giulietta TI
638	Soboleosky, Rodolfo Walter ..	Peugeot 403
639	Bellmore, Duane Edward	Ford Cortina Lotus
640	Bellitti, Ricardo	Fiat 1500
642	Geri, Fernando	Fiat 1500
644	Saccomano, Antonio	Fiat 1500
646	Reginatto, Andrés	Fiat 1500
648	Magarzo, Ildo Enrique	Fiat 1500
650	Scarsini, Julio César	Fiat 1500
652	Marín, Alfonso	Fiat 1500
654	D'Apice, Rodolfo	Fiat 1500
656	Baudrix, Diego	Fiat 1500
658	Pascualini, Carlos	Fiat 1500
660	Di Nezio, Angel Esteban	Fiat 1500
662	Sosa, Juan Raúl	Fiat 1500
664	"Varela-Capacio"	Fiat 1500
666	Pascual, Oscar Alberto	Fiat 1500
668	Martín, Carlos Jorge	Fiat 1500
670	Estéfano, Nasif	Fiat 1500
672	Introcaso, Alberto Hugo	Fiat 1500
674	"Larry"	Fiat 1500
676	Perren, Néstor	Fiat 1500
678	"Francioni - Diguero"	Fiat 1500
680	Berghella, Alfredo	Fiat 1500
682	Cusa, Jorge	Peugeot 403
684	Stang, Ricardo Juan	Peugeot 403
686	Doria, César	Fiat 1500
688	Dambolena, Jorge Omar	Peugeot 403
690	Bastianelli, Angel Raúl	Fiat 1500
692	"Malega - Obregón"	Fiat 1500
694	Muchenik, Eduardo Daniel ...	Peugeot 403
696	Pachelo, Roberto Luis	Fiat 1500
698	Argain, José	Isard 1204
700	Rodríguez Canedo, Eduardo ..	Fiat 1500
702	Fernandino (h), Esteban	Fiat 1500
704	Aguerre Reyes, José María ..	Fiat 1500
705	Zapata, Ricardo Ulises	Peugeot 403
706	Coldwell, Oliver James	Fiat 1500
708	"Tito Mosquera"	Fiat 1500
710	"Pepe Zanetta"	Fiat 1500
712	Ramos, Angel M.	Fiat 1500
714	Ahumada, Jorge	Fiat 1500
716	Mendoza, Narciso R.	Fiat 1500
718	Kesen, Selim	Fiat 1500
720	"Napoleón Solo"	Fiat 1500
722	Pereyra, Aurelio Luis	Fiat 1500
724	Baudrix, Juan A.	Fiat 1500
726	Ranno, Ernesto	Fiat 1500
728	Martín, J. Carlos	Fiat 1500
730	Galluzzi, Miguel Angel	Fiat 1500
732	Biondino, Juan Carlos	Fiat 1500
733	*Stessel, Juan ....*	*Volkswagen 1500 S*
734	Silva, Carlos Ramón	*I.K.A. Bergantín*
736	Borges, Jorge	Fiat 1500
738	Costilla, Héctor Carlos	Fiat 1500
739	"C. Amillach - López Pinto" ..	Alfa Romeo Giulietta
740	Alberini, Hugo Dante	Fiat 1500
742	Zubiri, Hugo R.	Fiat 1500
744	Dolera, Eduardo José	Fiat 1500
746	Concaro, Juan Pablo	Fiat 1500
748	"Los Vascos"	Fiat 1500

CLASE D (de 1.601 cm³ en adelante)

Nº	CONDUCTOR	MARCA
802	Lozada, Ernesto	Peugeot 404
804	Miotti, Rubén A.	Peugeot 404
806	Alvarez, Osvaldo H.	[illegible]
808	Lorenzutti, Carlos H.	Peugeot 404
809	"Eduardo Brucen"	Volvo 122 S
810	"Los Corsas"	Peugeot 404
812	Bustamante, René R.	Chevrolet Super 1966
813	Pichetta, Anteo	Mercedes-Benz 250 SEb
814	Lacava, Arturo R.	Valiant III

816	Spinelli de Estirac, Ana María	Peugeot 404
818	Blaquier, Juan J.	Peugeot 404
820	"Fatiga"	Ford Falcon
822	"Quique Villar"	Peugeot 404
824	Mastrángelo, Nelio	Peugeot 404
826	Castro, Antonio	Chevrolet Super 1966
828	Bastida, Carlos A.	Peugeot 404
830	Mujica, Martín Marcos	Peugeot 404
832	Miller, Eduardo	Peugeot 404
834	Bruno, Alberto E.	Chevrolet Super 1965
835	Ballbé, Carlos Alberto	B.M.W. 1800 TISA
836	Fiore, Miguel S.	Peugeot 404
838	Turturro, Angel	Peugeot 404
839	Silva, Jaime	Simca Emi-Sul 6 M.
840	Rosales Soria, Raúl O.	Peugeot 404
842	Suárez, Domingo	Peugeot 404
844	Gastaldi, Ricardo J.	Peugeot 404
846	Sancha, Pedro	Chevrolet Super 1966
847	Romanzo, Luis A.	Ford Mustang
848	"El Puma"	Peugeot 404
850	"Pietronave - Bartoldi"	Valiant III
852	Migliore, José	Peugeot 404
854	Rodríguez, Roberto	Peugeot 404
856	Otamendi, Julio R.	Peugeot 404
857	Evangelista, Humberto	Simca Emi-Sul 6 M.
858	Pugliese, Alberto R.	Chevrolet 400
859	Cayres, Cyro	Simca Emi-Sul 6 M.
860	Garibotti, Hugo V.	Peugeot 404
862	Musteros, Carlos	Peugeot 404
863	Cabalén, Oscar	Ford Mustang
864	Villar, Ricardo D.	Peugeot 404
866	Chabalian, Hovhanness	Valiant III
868	"Don Segundo Sombra"	Chevrolet Super 1966
870	"Casanova"	Chevrolet 400
872	Callejón, Daniel	Peugeot 404
874	Juchet, Osvaldo Rolf	Peugeot 404
876	Bosch, Aníbal S.	Peugeot 404
878	Padilla Galeano, Miguel	Chevrolet Super 1965
880	Harris, Raúl E.	Peugeot 404
882	Grieco, José A.	Peugeot 404
884	"Aulet - Paz"	Peugeot 404
885	Vázquez, Glauco Aldo	Studebaker Lark
886	Nayem, Luis	Peugeot 404
887	Fojo, Héctor	Simca Emi-Sul 6 M.
888	Castañón, Norberto D.	Peugeot 404
890	Manzano, Tirso	Chevrolet Super 1965
892	Papini, Helio Mario	Peugeot 404
894	"Schumacher - Rahola"	Peugeot 404
896	Merino, Daniel	Chevrolet 400
898	Rondinoni, Marcelo E.	Peugeot 404
899	Fernández López Martins, Jorge	Simca Emi-Sul 6 M.
900	Boubée, Máximo	Peugeot 404
902	Capozzo, José	Peugeot 404
904	"Fito Papini"	Peugeot 404
906	Nudelman, Saúl Mario	Peugeot 404
908	Urrutia, Ernesto E.	Peugeot 404
909	Soares, Lauro	Simca Emi-Sul 6 M.
910	Bonanno, Ricardo José María	Peugeot 404
912	"Rendal - Aguirre"	Peugeot 404
914	Santamarina, Ernesto Diego	Peugeot 404
916	Huerta, Laureano Alberto	Valiant II
918	Sales, Arturo José	Peugeot 404
920	"Bieleta - Galanti"	Peugeot 404
922	Nathan, Jurgen M.	Peugeot 404
924	Medici, Antonio	Chevrolet Super 1966
926	"Yanda"	Peugeot 404
928	"Ecan"	Peugeot 404
930	Griguoli, César René	Peugeot 404
932	"Paco Domínguez"	Peugeot 404

MARCAS Y MODELOS

Clase A (hasta 700 cm3)

De Carlo Coupé	32
Isard 700	30
De Carlo Limousine	24
N.S.U. Prinz	15
N.S.U. Sport Prinz	7
Citroën 2 CV	4
Isetta 300	2
Isard 400	1
TOTAL	*115*

Clase B (de 701 a 1150 cm3)

Renault 1093	41
Auto-Union	24
Saab 96 Sport	4
Renault Gordini	4
Lancia Fulvia 2C	2
Austin-Cooper S 1000	2
Lancia Appia III	2
DKW F-12 Coupé	1
Fiat 1100	1
Renault P. 8 Gordini	1
Hans Glas 1004 S	1
TOTAL	*83*

Clase C (de 1151 a 1600 cm3)

Fiat 1500	102
Peugeot 403	19
Alfa Romeo Giulietta TI	3
Ford Cortina Lotus	2
Isard 1204	2
Alfa Romeo Giulia GTA	1
Di Tella 1500	1
Volvo 1580	1
Alfa Romeo Giulia TI Super	1
Alfa Romeo Giulia	1
Borgward 1962	1
Morris-Cooper 1275 S	1
Volkswagen 1500 S	1
I.K.A. Bergantín	1
Alfa Romeo Giulietta	1
TOTAL	*138*

Clase D (de 1600 cm3 en adelante

Peugeot 404	50
Chevrolet Super	11
Simca Emi-Sul 6M	6
Valiant III	3
Ford Mustang	2
Volvo 122 S	1
Ford Falcon	1
B.M.W. 1800 TISA	1
Studebaker Lark	1
Valiant II	1
TOTAL	*77*
TOTAL GENERAL	*413*

ESTOS SON LOS FIERROS

CLASE A (Hasta 700cm3. de cilindrada)

DE CARLO-BMW 700: Los dos últimos años estos automóviles han sido ganadores en su clase y son favoritos también en este GP. Con preparación Anexo J su velocidad máxima orilla los 160 km/h. Originalmente tienen una potencia de 35 CV a 5.000 rev/min. Su motor, colocado atrás, es de des cilindros horizontales opuestos refrigerados por aire, de 78 mm de diámetro y 73 mm de carrera, totalizando una cilindrada de 697 cm³. Tiene caja puente de cuatro velocidades, suspensión delantera Dubonnet y trasera de semiejes de articulación oblicua. El modelo producido en el país con el nombre de De Carlo 700 corresponde al BMW 700 Limousine. También tienen certificado de producción nacional la mayoría de los BMW 700 Coupé que son preferidos para la participación deportiva por su mejor penetración aerodinámica y su menor peso. Su distancia entre ejes es de 212 cm, sus trochas de 127 cm y 120 cm, adelante y atrás, respectivamente y su peso original de 600 kg.

ISARD 700: Si bien este automóvil es el último de los tres chicos que se dejó de fabricar localmente, generalmente para correr se prefiere el modelo 1962 porque tiene homologado doble carburador. Los Isard nunca alcanzaron la velocidad máxima ni las performances en pista de los De Carlo y NSU, pero muy a menudo superaron a ambos en las etapas de montaña, donde parecen difíciles de batir, favorecidos además por su mayor resistencia mecánica. Tienen disposición mecánica convencional con motor delantero y tracción trasera. El motor es de dos cilindros horizontales opuestos refrigerados por aire, de 78 mm de diámetro y 72 mm de carrera, con una cilindrada total de 688 cm³ y una potencia de serie de 30 CV a 4.900 rev/min. La suspensión delantera es independiente a trapecio articulado, la trasera a eje rígido con ballestas longitudinales y su caja es de cuatro velocidades. Su distancia entre ejes es de 200 cm, su trocha delantera de 123 cm, la delantera de 117 cm y su peso de 600 kg.

NSU: Los NSU han tenido muy destacada atcuación desde los primeros GP, donde participaron equipos oficiales de fábrica. Hay dos modelos: el Prinz y el Sport Prinz, de características mecánicas similares pero de distinta carrocería; el último es favorecido por una mejor penetración aerodinámica; los primeros fueron fabricados en el país, unos pocos entre los segundos tienen certificado de industria nacional. Tienen motor de dos cilindros en línea, refrigerados por aire, colocado atrás, con una caja-puente de cuatro velocidades. Tiene árbol de levas en la cabeza, cilindros de 75 mm de diámetro y 66 mm de carrera, 583 cm³ de cilindrada y una potencia original de 34 CV a 5.500 rev/min. Con preparación Anexo J su velocidad en la actualidad es ligeramente menor a la de los De Carlo. Su distancia entre ejes es de 200 cm, su trocha delantera 120 cm y la trasera 120 cm. Su peso es de 565 kg.

OTROS: Este año se han inscripto algunos Citroën 2 CV que con su cilindrada de 425 cm³ y su potencia original de 18 CV, sólo pueden aspirar a dar la vuelta, luchando contra el cierre de controles. Otro tanto puede decirse del Isard 400 —primera vez que se inscribe en un GP— y de los dos Isetta 300, cuya presencia es puramente romántica.

CLASE B DE 700 a 1150 cm3 de cilindrada

AUSTIN-COOPER S: La variante Cooper S de los BMC-Mini se ofrece en diversas cilindradas: la que se utiliza para competir en la Clase B tiene en total 1.071 cm³. Su motor es de cuatro cilindros colocado adelante y en posición transversal, a cuyo cárter se integran la caja y el diferencial, brindando originalmente una potencia de 70 CV a 6.000 mev/min. Tiene tracción delantera. Utiliza frenos de disco y suspensión independiente en todas las ruedas con sistema Hydrolastic. Su distancia entre ejes es de 213 cm y sus trochas de 120,5 cm y 116 cm, adelante y atrás, respectivamente; pesa 635 kg. Estos automóviles son particularmente veloces, pero en nuestro GP se han mostrado frágiles. →



AUTO-UNION 1000 y 1000 S: Los automóviles de Sauce Viejo ganaron cinco veces el GP. Se destacan técnicamente por tener tracción delantera y motor de tres cilindros y dos tiempos. Su cilindrada de 980 cm³ se alcanza con valores unitarios de 74 mm de diámetro y 76 mm de carrera. Tienen originalmente una potencia de 51 CV a 4.500 rev/min. Mide 234 cm de entreeje, 129 cm de trocha delantera y 135 cm de trocha trasera. La suspensión delantera es independiente a trapecio y la trasera a eje rígido.

LANCIA FULVIA 20: Potencialmente interesantes, los Lancia de diversos modelos han realizado performances destacada en nuestros GP. El Fulvia es particularmente veloz; su motor es de cuatro cilindros en V de 72 mm de diámetro y 67 mm de carrera, totalizando 1.091 cm³ de cilindrada; brinda originaramente 60 CV a 5.800 rev/min. Tiene tracción delantera, frenos de disco, caja de cuatro velocidades y suspensión independiente en las cuatro ruedas. Entre ejes mide 248 cm, 130 cm de trocha delatera y 128 cm de trocha trasera. Pesa 995 kg.

RENAULT 1093: Nacido originalmente como Dauphine, el automóvil producido por IKA fue transformado en Gordini y éste a su vez en 1093 gracias al agregado de equipos especiales de alta performance. Es el automóvil más popular y uno de los de más alta performance en su Clase, a pesar de que tiene solamente 845 cm³ de cilindrada, distribuidos en sus cuatro cilindros en línea de 58 mm de dámetro y 80 mm de carrera. El motor está colocado en el extremo trasero y en consecuencia tiene suspensión independiente en las cuatro ruedas. Pesa 695 kg, mide 227 cm de entreeje, 124,6 de trocha delantera y 121,6 cm de trocha trasera.

RENAULT R-8 GORDINI: Si la descripción general de sus mecanismos es coincidente con la del 1093, cada uno de ellos ha sido perfeccionado y actualizado. Su motor de 70 mm de diámetro, 72 mm de carrera y 1.108 cm³ de cilindrada tiene cinco bancadas y es alimentado por dos carburadores Weber dobles que le permiten alcanzar 95 CV a 6.500 rev/min. Su distancia entre ejes es de 227 cm y sus trochas de 126 cm adelante y 123 cm atrás; pesa 795 kg. Es sin duda el automóvil más veloz de su Clase, capaz incluso de pelear en la Clase superior; un equipo organizado de R-8 tendría el triunfo asegurado.

SAAB 96 SPORT: Ya es tradicional en nuestro GP la presencia de un grupo de uruguayos con los automóviles suecos de dos tiempos, tres cilindro y tracción delantera. Su cilindrada suma en total 890 cm³; alcanzan originalmente 60 CV a 5.300 rev/min. Tienen frenos de disco, suspensión delantera independiente y trasera a eje rígido.

CLASE C (de 1.151 a 1.600 cm3 de cilindrada)

ALFA ROMEO GIULIA: Dos versiones de este automóvil estarán presentes en el GP: el sedan TI de 112 CV de fábrica y el cupé GTA —ganador en 1965— de 155 CV a 7.500 rev/min que alcanza una velocidad superior a 210 km/h en su versión Anexo J. Los Giulia tienen motor de-





























lantero y tracción trasera, frenos de disco, caja de cinco velocidades, suspensión delantera a trapecio y trasera a eje rígido completamente guiado. Su motor tiene 78 mm de diámetro y 82 mm de carrera, totalizando 1.570 cm³ de cilindrada. Mide 251 cm de entreeje, 131 de trocha delantera y 127 cm de trocha trasera. El TI pesa 960 kg y el GTA también 960 kg.

FIAT 1500: 102 automóviles inscriptos, muchos de ellos pertenecientes a equipos de concesionarios, colocan a los Fiat en posición de serios candidatos al triunfo, a pesar de su performance algo inferior a la de algunos automóviles importados. Tienen motor de cuatro cilindros en línea, de 77 mm de diámetro y 79,5 mm de carrera y 1.481 cm³ de cilindrada que ofrece de fábrica 80 CV a 5.200 rev/min. El modelo actual denominado "C" tiene caja de cuatro o cinco velocidades y una mayor distancia entre ejes que el modelo anterior conocido como "corto" que sólo puede utilizar caja de cuatro. Tienen frenos de disco delanteros, suspensión a trapecio adelante y a eje rígido Hotchkiss atrás. El "corto" mide 242 cm entreejes y el "largo" 259 cm. Sus trocahs son de 129,5 cm y 127,2 cm adelante y atrás, respectivamente. Pesa 960 kg.

FORD CORTINA LOTUS: Un autito inglés convencional preparado por Chapman con doble árbol de levas en la cabeza, frenos de disco y suspensión trasera completamente guiada y así convertido en uno de los más fuertes en su clase. Su velocidad Anexo J orilla los 200 km/h. Su motor de cuatro cilindros en línea (motor delantero, tracción trasera) tiene 1.594 cm³ de cilindrada con cilindros de 82,55 mm de diámetro, 72,75 mm de carrera y 106 CV a 5.700 rev/mn de fábrica. Mide 249 cm entre ejes, 131 cm de trocha delantera y 128 cm de trocha trasera; pesa 905 kg.

ISARD 1204: Un automóvil fuerte y veloz aunque con 1.189 cm³ de cilindrada otorga a los competidores de su Clase una notoria ventaja. Tiene 53 CV a 5.100 rev/min proveniente de un motor de cuatro cilindros, cinco bancadas y un árbol de levas en la cabeza; sus cilindros miden 72 mm de diámetro y 73 mm de carrera, totalizando 1.189 cm³ de cilindrada. Tiene suspensión delantera a trapecio, trasera a eje Hotchkiss, frenos de disco adelante, caja de cuatro velocidades. Mide 210 cm entre ejes, 123 cm de trocha adelante y 120 cm atrás; pesa 760 kg.

AUSTIN-COOPER 1275 S: Técnicamente similar al modelo 1100 de la misma marca, se diferencia por las características de su motor, de mayor cilindrada. Tiene 1.275 cm³ con cilindros de 70,6 mm x 81,33 mm de diámetro y carrera, respectivamente. Su potencia de fábrica es de 78 CV a 6.000 rev/min y su peso de 707 kg.

PEUGEOT 403: Los duros Peugeot 403 no son ya competitivos en esta Clase tan numerosa en automóviles de alta performance. Sus cuatro cilindros miden 80 mm de diámetro y 73 mm de carrera, totalizando 1.468 cm³ de cilindrada. Tiene caja de cuatro velocidades, suspensión delantera a trapecio y trasera a eje completamente guiado. Tiene 266 cm de entreeje, 134 cm de trocha delantera y 132 cm de trocha trasera; pesa 1.045 kg. La potencia de fábrica es de 65 HP a 4.800 rev/min.

Clase D (más de 1600 cm3 de cilindrada

BMW 1800 TI/SA: Este automóvil ha realizado sobresalientes performances en Europa, donde, en varias ocasiones ha batido a los Mercedes-Benz. El nuevo modelo TI/SA se diferencia del anterior TI en el uso de carburadores Weber dobles. Tiene motor de cuatro cilindros y cinco bancadas con árbol de levas en la cabeza; totaliza 1.773 cm³ de cilindrada con cilindros de 84 x 80 mm de diámetro y carrera, respectivamente, con una potencia original de 160 CV a 6.000 rev/min. Posee caja de cinco velocidades, frenos de disco y suspensión independiente en las cuatro ruedas. Distancia entre ejes: 255 cm; trocha delantera 133 cm; trocha trasera 138 cm; peso 1.035 kilos.

CHEVROLET SUPER: Los premios ofrecidos por la Comisión de Concesionarios GM alentaron la participación de los Chevrolet, uno de los cuales fue ganador —a muy bajo promedio— en 1965. Motor de seis cilindros en línea, 3.769 cm³ de cilindrada obtenidos mediante cilindros de 98,43 mm x 82,55 mm. Potencia original: 125 CV a 4.000 rev/min. Suspensión delantera a trapecio, trasera Hotchkiss. Distancia entre ejes: 279,4 cm; trocha delantera 143 cm; trocha trasera 141,7 cm; peso 1.344 kilos.

FORD MUSTANG: Con su velocidad máxima cercana a los 240 km/h este automóvil será el más rápido de todos los que larguen el GP. El modelo que utiliza Cabalén tiene ocho cilindros en V de 101,6 mm x 72,89 mm de diámetro y carrera, respectivamente, que suman 4.728 cm³ de cilindrada total, con una potencia de fábrica de 275 CV a 6.000 rev/min. Utiliza frenos de disco, ruedas de aleación liviana, infinidad de equipos especiales y caja de cuatro velocidades. La suspensión delantera es a trapecio y la trasera Hotchkiss. Su distancia entre ejes es de 274,5 cm, sus trochas de 142 cm y su peso de 1.335 kg.

PEUGEOT 404: Ganador en 1965 y buenos candidatos en 1966, los 404 lucen de la más radiante homologación, frenos de disco y caja de relaciones largas. El motor de cuatro cilindros en línea mide 84 mm de diámetro y 73 mm de carrera, totalizando 1.618 cm³ de desplazamiento, con una potencia original de 75 CV a 5.400 rev/min. La suspensión delatera es independiente tipo Mc Pherson y la trasera a eje completamente guiado. Mide 265 cm entre ejes, 134,5 cm de trocha delantera y 128 cm de trocha trasera; su peso es de 1.030 kg.

OTROS: En la categoría mayor hay varios participantes con automóviles que quizá con la única excepción de un Volvo 122 S, tienen remotas posibilidades de alcanzar puestos de vanguardia. Entre ellos se cuentan un Ford Falcon, un Studebaker Lark, dos Valiant II y tres Valiant III. El Volvo 122 S es similar al que usara Garafulic para ganar el GP en 1962. Tiene 1.778 cm³ de cilindrada y una potencia original de 95 CV a 5.400 rev/min.

GRAN PREMIO

HOJA DE RUTA

Este material fue confeccionado por nuestro equipo técnico sobre la base de informes facilitados por el señor Antonio Sergi.

Hoy: QUINTA Y SEXTA ETAPAS

Si se dice con mucha razón que el Gran Premio "empieza en la cuarta etapa", no es menos cierto que en la quinta ya empieza a terminar, tanta es la importancia y tal la rigurosidad del tramo Catamarca-Tucumán.

En esta quinta etapa que nos ocupa ahora, la intención fundamental de todos los competidores es sobrevivir, antes que recuperar tiempo o conquistar mejores posiciones. Además, a esta altura de la carrera los automóviles ya presentan estados mecánicos más o menos deficientes contra el que pueden atentar dos elementos muy importantes: las largas y veloces rectas de Tucumán y Santiago del Estero y los rigores de las salinas que deben atravesarse, salinas que en la práctica son desiertos calurosos e inclementes.

Por todo ello es ideal planificar la tarea de los auxilios, de modo que el camión o automóvil pueda barrer la ruta detrás de los competidores para poder reparar cualquier desperfecto.

Después de Jesús María, el terreno es más sinuoso, pero a la vez más cordial con la máquinas. Los últimos tramos, entre Ascochinga y la Falda, se cumplen por caminos de montaña donde los espectadores son muchos y siempre dispuestos a dar una mano.

HOJA DE RUTA
5a. etapa

TUCUMAN - LA FALDA

TUCUMAN - Saliendo de Tucumán hay camino de asfalto excelente, ancho, sin curvas y con buena banquina. Pero, atención: puede haber desvíos hasta Río Hondo.

RIO HONDO - A la salida del pueblo zigzag izquierda-derecha. Sigue camino de asfalto muy bueno. Llegando a la bifurcación de Santiago del Estero, tomar a la derecha (ruta 64.)

Km 19 - Zigzag.
Km 22 - Zigzag.
Km 24 - Zigzag.
Km 24,5 - Zigzag.
Km 36 - Tres zigzag peligrosos.
Km 60 - Cerrillos-subida, curva derecha; bajada. Curva izquierda.

LAVALLE - Desvío en el pueblo.

Km 1071 - Zigzag izquierda-derecha. 700 m después otro zigzag derecha-izquierda.

Km 1058,5 - Zigzag izquierda-derecha no está indicado. 200 mts. después otro zigzag.

Km 1043 - Frías; al ver cartel, zigzag muy peligroso con cruce de vías camino malo. Saliendo de Frías el camino mejora sensiblemente.

Km 1027 - Pueblo con camino poceado.

Km 1017 - Zigzag derecha-izquierda.

Km 1011 San Antonio de la Paz, zigzag izquierda-derecha. A.C.A. después lomo de burro se cruza puente muy angosto y curva derecha. Empieza pavimento. A 300 m muy poceado.

Km 993 - Zigzag izquierda-derecha a 200 m zigzag derecha-izquierda. Mucho Polvo.

Km 985 - Curva derecha-izquierda. Cruce de vías, al costado estación de servicio.

Km 973 - Fuerte zigzag con cruce ferrocarril en desnivel.

Km 971 - Dos zigzag seguidos.

Km 943 - Encontrando desvío a seguir derecho.

Km 927 - Totoralejos. Zigzag derecha-izquierda.

Km 903 - Mansilla. Camino arenoso, hay lomo de burro a 1 km del pueblo, muy fuerte.

Km 892,5 - Tres cruces de vías y dos lomos de burro fuertes.

Km 879 - San José. Zigzag sobre entrada al pueblo derecha-izquierda). Al ver la iglesia curva derecha y curva izquierda, a la salida del pueblo otro zigzag izquierda-derecha.

Km 859 - Dos lomos de burro seguidos, el segundo es muy fuerte. Curva izquierda 90°, cruce de vías, curva derecha 90°.

Km 854 - Quilino-El cruce del pueblo presenta varios lomos de burro fuertes. Camino estrecho y mucha tierra; 100 m después curva izquierda 90°, 400 m despu;s curva derecha 90° y empieza camino de asfalto.

Km 813 - Zigzaz.

Km 795 - Zigzag izquierda-derecha. Desvío rutas 60 y 9 doblar a la derecha, faltan 23 km para llegar a Jesús María. Cruzando río, curva izquierda.

Km 154- -Jesús María.

Km 152 - Desvío curva derecha 90° y cruce vías de ferrocarril.

Km 150 - Cueva derecha peligrosa y no indicada, sigue camino sinuoso. Zigzag con curvas muy peligrosas.

Km 17/16,5 - Curva izquierda peligrosa. Se cruza puente muy angosto, curva izquierda 90°; 600 m después cruce camino angosto y muy peligroso. A.C.A. Ascochinga. Empieza camino sinuoso en subida.

Km 21 - Arroyo con puente angosto. ¡Cuidado!, en el camino hay mu-



Ya a partir de la quinta etapa el estado de los automóviles no es ideal. Desde Tucumán en adelante, lo importante es llegar a Pergamino.



La serranía cordobesa es una especie de oasis después de las largas rectas tucumanas y los exigentes desiertos santiagueños.



Muchos automóviles abandonan, pero sin embargo siguen en ruta (tapando los números con cinta adhesiva) para apoyar a sus compañeros de marca, de equipo, o directamente de Gran Premio.





chas piedras desprendidas de la montaña.

Km 28 - Zigzag izquierda-derecha fuerte y cerrado.

Km 29 - Cruce pasaganado.

Km 32 - Pasaganado.

Km 36 - Tranquera y pasaganado. ¡Cuidado!

Km 41 - Tranquera.

Km 46 - Tranquera pasaganado.

Km 47 - Tranquera pasaganado.

Km 47,5 - Tranquera pasaganado.

Km 54 - Al divisar tres desvíos tomar el de la extrema izquierda.

Km 58 - Termina tierra, se toma Ruta 38 doblando izquierda, sigue zigzag en subida y curva derecha-izquierda peligrosa.

LA FALDA

HOJA DE RUTA
6ta. etapa

Ultima etapa: ahora lo que decididamente importa es llegar a Pergamino y en este último tranquito el mérito de dar la vuelta tiene más valor que nunca.

Los primeros kilómetros se desarrollan por camino sinuoso, pavimentado y veloz, pasando por Cosquín, Carlos Paz, Alta Gracia, Río Tercero. Luego, la llanura que siempre rompe cosas. Aquí se hace algo que no está en los reglamentos pero que suele salvar situaciones de último momento: hacerse seguir por los auxilios normales y por todos los amigos que se pueda reunir, si es posible con automóviles de la misma marca del que corre para poder retirarle cualquier repuesto.

LA FALDA - BUENOS AIRES

Km 782 - Curva derecha zigzag 90°, curva izquierda peligrosa. A 300 mts. zigzag curva derecha 90°.
Cruce de vías peligroso, sigue camino sinuoso.

Km 777 - Curva izquierda en bajada con cruce puente peligroso.

Km 766 - Zigzag con cruce de vía.

COSQUIN - En el pueblo, zigzag con cruce puente, a la salida cruce de vía con lomo de burro, sigue curva izquierda peligrosa.
Camino sinuoso hasta pasar la cuesta de San Roque.
Al llegar cruce Ruta 20 se toma camino de tierra (malo).

ALTA GRACIA - A la salida del pueblo se sigue derecho con camino de tierra muy poceado.
5 km de la salida de Alta Gracia curva izquierda 90° a 200 m curva derecha peligrosa.
9 km después de Alta Gracia se dobla a la derecha y se toma camino de asfalto. Cuidado, no guiarse por los postes telefónicos.

SAN AGUSTIN - Cruce de puente con curva izquierda de 90°.
74 km de Alta Gracia curva derecha y cruce de puente de hierro; sigue zigzag.

RIO TERCERO - Todas las curvas de la ciudad son a 90°.
13 km de Río Tercero al ver cartel "Rastrojero" zigzag entrada al pueblo. A la salida zigzag peligroso.
28 km de Río Tercero otro pueblo con entrada y salida en zigzag.

HERNANDO - Se cruza Ferrocarril con lomo de burro, a la salida del pueblo zigzag peligroso seguido por otro.
70 km después de Río Tercero curva derecha amplia, cruce de vías y desvío 90° por empalme ruta a Villa María. 20 km del desvío al ver al frente "Silos", ¡Cuidado!; zigzag de entrada malo; a 800 m, otro zigzag. Llegando a Villa María al ver cartel "Fiat" zigzag, puente angosto y curva derecha. Piso malo.

VILLA MARIA

Km 448 - Zigzag de entrada a Marcos Juárez. Antes tomar recta doblar a la derecha a 90°. Camino de tierra malo, lomo de burro al cruzar las calles. Todas las curvas en el pueblo son a 90°. Cuidado al pasaje del Ferrocarril.
15 km de Marcos Juárez camino de asfalto a doble mano.
27 km de Marcos Juárez al ver casita amarilla zigzag peligroso, se cruza puente y curva izquierda.
Viendo sobre la derecha un cementerio, paso a nivel y curva izquierda muy peligrosa. Cuidado con la banquina. Al ver un segundo cementerio zigzag y desvío a la derecha malo.
Atención: finados sin sentido del humor.
Al ver cables y postes cruzar la ruta, curva derecha 90°, el cartel indicador está sobre la curva.

CORRAL DE BUSTOS - A la salida del pueblo zigzag. 4 km después al ver desvío seguir derecho. 2 km más adelante zigzag derecha-izquierda no señalada. Cuidado a la curva izquierda.
Al encontrar un triple desvío tomar el de la extrema izquierda. Cruce de vías con lomo de burro y mucho desnivel.

CAVANAGH - Zigzag de entrada al pueblo no indicado.
Al ver Estación Y.P.F. (37 km de Corral de Bustos) lomo de burro con cruce de Ferrocarril. Empalme de Ruta 8. ¡Cuidado!, cruce a 90° muy peligroso. 5 km después al ver cartel "Fernet Branca" curva derecha; 1,5 km después curva izquierda.

Km 374 - Al ver cartel "Good-Year" curva derecha muy peligrosa.

VENADO TUERTO - A la salida del pueblo cuidado al cruce de vías, dos lomos de burro muy peligrosos.

Km 361 - Al ver cartel azul-blanco curva izquierda cerrada.

Km 333 - Curva izquierda; al frente, cartel.

Km 321 - Santa Emilia; zigzag de entrada y salida peligrosos.

Km 305 - Al ver cartel "Bedford" zigzag y cruce de vías en desnivel.

Km 295 - Al ver bifurcación tomar a la derecha, curva cerrada.

Km 286 - Al ver cartel "Firestone" curva izquierda cerrada, enseguida A.C.A.
Cruzado límite Buenos Aires, curva derecha cerrada, al frente cartel "FATE".

Km 274 - Curva izquierda cerrada, al frente Shell.

Km 272 - Curva derecha.

Km 237 - Al ver cartel "Esso" curva izquierda.

Km 234 - Curva derecha.

Km 230 - Al ver cartel "Fargo" curva izquierda.

Km 228 - Al ver cartel "Bedford" curva derecha.

PERGAMINO



Haciéndose fuertes en los tramos de regularidad, Alberto Ansalone y Rolando Ruiz ganaron la Clase A del rally con un Renault 4L que lucía precisamente el número uno. Y aún les sobró margen a pesar de una pobre actuación en las pruebas especiales.

Buena organización y diversión para todos huboen la prueba organizada por el C. A. R.

RALLY PASADO POR TIERRA

texto y fotos de JULIO PEREZ BALBI

Un rally es según el mismísimo Néstor Lecuenis, entusiasta organizador del Rally Primavera, "una carrera de regularidad, con pruebas especiales de tanto en tanto". Y esas "pruebas especiales" eran tramos de velocidad libre, kilómetros con partida detenida. trepada (en Campana), kilómetros lanzados y una prueba contra reloj en un magnífico circuito de tierra ubicado en el Parque Municipal de San Andrés de Giles. Un rally, a pesar de ser una manifestación deportiva, para muchos pertenece al grupo de las variedades exquisitas que otorgan la muy necesaria catarsis que periódicamente exige el "corsa de alma". El rally primavera no tuvo argumentos para ser la excepción.

Con 13 automóviles en el punto de partida para la categoría "A", que incluía a los automóviles de hasta 1.100 cm³ y 24 para la "B" de 1.100 en adelante, a las 4 del 9 del corriente se iniciaba el último rally organizado por el C.A.R. para 1966. Ya en Pilar, después de una marcha de regularidad, los participantes debieron afrontar un kilómetro con partida detenida y traspuesto este último, se seguía a fondo para cumplir con un kilómetro lanzado.

De allí fueron a Campana, a cumplir con una muy itálica prueba de trepada, en un angosto y poceado camino de tierra con 400 metros para arriba y 1.000 para abajo. Este tramo fue ganado por el 103, un pantagruélico Valiant IV, conducido por Jorge Arón, actuando como navegante Miguel Goldschmidt, quienes emplearon 1m 29s; con dos segundos los siguieron Alfredo Carballo y Miguel A. Yasky (actual Campeón Argentino de Regularidad) con el Fiat 1.500 que ostentaba el 112.

En la menor las papas quemaban; el 3 de Antonio Giráldez y Jorge Firpo comenzaba la seguidilla de triunfos en cuanta prueba de velocidad hubo en el rally, pero decimos lo de los tubérculos porque ganaron la trepada tan solo por 2/5 de segundo, sobre otro 600 E, el de Rodríguez Bauza-Larzábal, que en el V.L. (veloc. libre) de San Andrés de Giles sopló la junta de tapa de cilindros. Tercero ¡un francesísimo 2 CV! Desde allí siguieron hacia San Andrés por asfalto y tierra, a regularidad pura, y al llegar a Giles tomaron por un camino de tierra que va hacia la ciudad de Mercedes. En ese tramo se realizaría un V.L. de 4.200 metros.

El V.L. es una pequeña carrera en la cual se viaja a la tabla: los competidores que vienen en marcha de regularidad se encuentran con un cartel junto a un control desde donde hay que andar lo más rápido que se pueda hasta otro indicador que dice: "Fin V.L." Este tramo se punteó como sigue: Al mejor tiempo cero punto en contra; a los restantes registros se les penalizaba con un punto por cada segundo empleado de más con respecto al mejor.

Estábamos allí situados (con el herbívoro mamífero didelfo de la competencia), en una S de esas que son como la alcancía: se entra pero no se sale sin romper algo. La primera curva era muy amplia seguida de un giro de 90° que aparecía cuando nadie lo deseaba. Los primeros en llegar fueron los automóviles de la categoría mayor que viajaban muy rápido (standard la mayoría). Vimos manejar bien, aprovechar en toda su extensión la tendencia a la navegación del automóvil de diseño norteamericano, haciendo unos power slides dignos de "el nuevo Pairetti". Un kinoto para el C.A.R.: Esta zona de V.L. no estaba muy bien marcada en la hoja de ruta de los pilotos y las advertencias de curvas peligrosas brillaban por su ausencia.

El coche que empleó menor tiempo en este polvoriento tramo, fue otro Valiant IV, el que pertenecía al binomio Llinas-Leo que totalizó 3m18s y algunos quintos entregándonos 76,800 km/h de velocidad media. A casi 5 segundos los siguió Barbot-Algañarás y por supuesto en la "A", el 3 de Giráldez-Firpo (68,400 km/h) le sacaba casi 8 segundos al nuevamente segundo Rodríguez Bauza-Larzábal. Todo por culpa de la nada democrática ley de la pichicata.

Seguían los competidores hasta Mercedes a regularidad y volviendo luego hacia San Andrés para cumplir con la última prueba especial de importancia. En el parque municipal de esa ciudad, los pilotos tenían una prueba contra reloj en un circuito de tierra muy trabado y donde el director-organizador de este rally, esperaba que los coches chicos ganasen lo perdido en los km lanzados V.L. con respecto a los grandes.

Tenían que girar a un circuito que podríamos llamar concéntrico, ya que en la primera vuelta tomaban por el exterior y en la segunda pasada, usando la mitad del circuito anterior, tomaban por otra calle interior que reducía el circuito original a la mitad de recorrido.

Con respecto a esta variante, pensamos que podría haber sido más interesante realizando las dos vueltas por el mismo lugar (el exterior) no tanto por las equivocaciones que hubo sino porque al haber girado una vez ya en la pista (largaban sin conocer el circuito), los pilotos tomarían las curvas con mayor velocidad y con el consiguiente mejoramiento de los espectáculos, el sádico (para nosotros no) y el conductivo (para nosotros sí).

Los grandes fueron por supuesto los primeros en llegar nuevamente, saliendo a la pista de a uno y fueron los que dieron mayor espectáculo, porque entre los cinco primeros hubo tan solo 3 segundos de diferencia. El mejor registro estuvo empatado en los 2m12s, entre el Valiant II de Barbot-Algañarás y el 112 de Carballo-Yasky con Fiat 1.500. El tercero, cuarto y quinto puesto también estuvo empatado en 1m15s entre los ganadores del rally, a la sazón Pitta-Saoinz, el 111 de Higgs-Carballo con un metalizado 404, y el tercero en litigio fue el Rambler 660 de Santiago Vera. Néstor Lecuenis, quien fue el encargado del control de esta prueba de circuito, no podía ocultar su alegría al ver la seguridad con que Vera "dominaba ese ómnibus en este circuito", teniendo en cuenta el defecto que lo aqueja en una pierna y su imposibilidad de poder hacer punta y taco. Muy bien 10.

Todo terminó cuando 30m más tarde, llegaron los de hasta 1.100 cm³, y por supuesto "la bolita" (léase 600 E), de Giráldez-Firpo, giró en 8s menos que el segundo en la oportunidad, Fernández Prini-Criado, quienes con un Renault Gordini, necesitaron 2m30s.

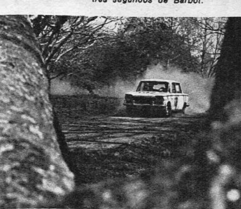
En síntesis: un rally de estos es una cosa seria. Este tiene bastante similitud con los europeos por la cantidad de pruebas especiales que posee y no es cuestión de darle pata a un coche de prestación mejorada en cuanto tramo veloz haya, sino de tener algunos conocimientos de regularidad y lo fundamental, un acompañante que sea lo suficientemente atento y capaz ya que de él depende más del 50 % de trabajo.

Este rally no fue uno más. Sus dos ganadores, la Renoleta de Anzalone-Ruiz, y el Fiat 1.500 de Pitta-Saoinz, prácticamente ni figuraron en los tramos de velocidad y sus automóviles estaban totalmente standard, pero ganaron sus respectivas categorías con el reloj en los tramos de regularidad, haciendo las cosas como se debe: eligiendo los caminos más cortos cuando la hoja de ruta indicaba que el trayecto era libre. Desde ya, nos anotamos en el próximo.



Fernando Barbot ha realizado excelentes performances gracias a un manejo fuerte, decidido. En el Rally Primavera fue 2º en velocidad libre, 3º en trepada y 1º en circuito. La mejor performance en conducción pura.

Aníbal Pitta y Julio Saionz fueron ganadores absolutos con un Fiat 1500. Fueron terceros en el circuito, a tres segundos de Barbot.



RALLY DE PRIMAVERA

Club Argentino de Regularidad - 9/X/66

CLASIFICACION

CLASE A (hasta 1100 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Navegante	Marca	Puntos
1º	1	Ansalone, Alberto	Ruiz, Rolando	Renault 4L	336
2º	12	Sergnese, Carlos	Vidoni, Humberto	Fiat 770	447
3º	7	Fernández Prini, César	Criado, Carlos	Renault Gordini	496
4º	2	Earnshaw, Douglas	Erdwing, Eric	Renault 4L	510
5º	3	Giráldez, Antonio E.	Firpo, Jorge	Fiat 600 E	512
6º	9	Ferrari, Roberto	Cristianci, Oscar	Renault Dauphine	626
7º	6	Casale, Florencio	Arcioni, Angel A.	Renault Gordini	731
8º	11	Santos, Ignacio	Alarcón, Miguel	Citroën 2 CV	771

CLASE B (más de 1100 cm³)

Pos.	Nº	Conductor	Navegante	Marca	Puntos
1º	107	Pitta, Aníbal	Saionz, Julio	Fiat 1500	140
2º	113	Vera, Santiago	Moreira, Beatriz	Rambler 660	161
3º	115	Innaco, Carlos	Nordenstahl, Erico	Fiat 1500	182
4º	104	Llinas, Eduardo	Leo, César	Valiant IV	220
5º	116	Larzábal, Rosmualdo	Senet, Horacio	Peugeot 403	225
6º	111	Higgs, Alberto	Carballo, Leonel	Peugeot 404	232
7º	112	Carballo, Alfredo	Yasky, Miguel A.	Fiat 1500	315
8º	109	Romero, Derli	Rodríguez, Alberto	Ford Futura	322
9º	106	Barbot, Fernando	Algañarás, Fernando	Valiant II	393
10º	124	Sampayo, Jorge	Rua, Abel	Valiant I	402

LA COLORADITA





Ganador el domingo en Junín, este es el Chevrolet más eficiente que ha dado el año 1966

por GERMAN R. SOPEÑA
fotocolor de CARLOS ARCURI

Hay autos que se asocian inmediatamente al conductor que habitualmente los conduce y otros que, en menor cantidad, amplían esa relación ubicando también al preparador en la imagen del coche. Algo o mucho de esto se ve en el Chevrolet de Bordeu, aunque quizá sea en cierta forma a la inversa. Pues lo cierto es que cuando se nombra a Bordeu es ineludible hablar de su exitosa "coloradita" sin dar mayor importancia a la actuación de Bordeu con otras máquinas, llámense éstas Ferrari, Lotus, Fórmula Junior, Mercedes o lo que sea.

Claro que en esta preferencia del público por ubicar a Bordeu en el TC influye muchísimo la excelente campaña que le permite desarrollar un auto de construcción superior como lo es el Chevrolet de Balcarce. Por tal causa cada vez que Bordeu y Hugo Sánchez se bajan del auto en un parque cerrado sale a relucir el nombre de Rubén (Toto) Fangio, por ser el responsable directo del coche y lógicamente, también se menciona a Fangio, que asegura no tener nada que ver en la cuestión mecánica, pero cuya intuición es superconocida en la tarea de diagnosticar fallas.

Con esta base indiscutible se consiguió el auto más positivo del año, porque si bien el auto de Casá aparece como el más seguro e irrompible, Bordeu, a sólo dos puntos de Casá, se ve más favorecido para lograr el Campeonato por el menor número de carreras en que compitió e, inversamente, ganando más veces. Porque en cuanta ocasión la pareja más ganadora del año vio la bandera a cuadros, lo hizo en la condición de triunfadora. Excepto en Bahía Blanca, donde debutó el motor siete bancadas y donde la dínamo los relegó al quinto puesto cuando parecían tener asegurado el primero.

De allí en adelante comenzó la impresionante seguidilla cuyo último esabón fue Junín, anteayer. En la misma se hilvanaron cinco triunfos consecutivos, con los que Bordeu ascendió astronómicamente en el Campeonato. Luego hubo algunos abandonos y también en las deserciones se manifiesta una característica regular: en ningún caso ellas se debieron a causas insólitas o fallas increíbles, sino a una rotura lógica del motor por la elevada exigencia. Como por ejemplo en el Triángulo del Oeste, donde un sostenido duelo con "Bamse" lo dejó en el camino tras kilómetros y kilómetros de andar al máximo.

LA COLORADITA

Cabe hacer notar además que el auto de Bordeu sólo dispone de un motor, por lo que el correr todas las semanas obliga a un concienzudo trabajo de revisación y armado para mantener el elevado nivel de resistencia que posee, acompañado de una velocidad máxima que lo coloca entre los primeros. De todo ello se deduce que lo más notable en el coche es la construcción que, realizada con suma prolijidad y habilidad, no deja detalle sin cuidar y en consecuencia el auto no es una caja de sorpresas sino un ente perfectamente lógico que responde con exactitud en la medida de lo que se ha conseguido mecánicamente. Decididamente menos veloz que el Chevy y quizás un poco menos que el coche de Tarducci, el auto de Balcarce supera sin embargo notoriamente a todos los Chevrolet en el eficaz equilibrio logrado entre velocidad y resistencia, cosa que le permite a Bordeu circular primero, con la seguridad de que no pueden disponer los demás. Excepción hecha de Casá, pero con la desventaja que para este último significa no viajar entre los más veloces.

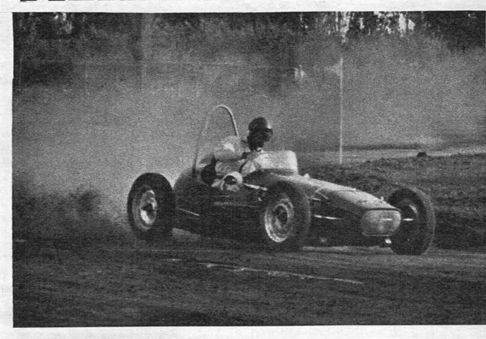
Por otro lado, lo interesante de este auto es que no cambió mayormente desde que debutó en 1963 y sin embargo siempre se mantiene actualizado. Sólo les bastó a los preparadores *ubicar el momento oportuno* para efectuar los cambios necesarios de manera tal que el auto siempre conservara sus posibilidades. Quizás a fines del año pasado fue cuando más dependió de Bordeu la clasificación en competencias, cuando ya el cuatro bancadas llegaba a sus últimos términos de vida útil: vida útil para quienes aspiran siempre a ganar, se entiende, como es en el caso de Fangio y de Bordeu.

De todas formas, desde aquellas épocas en que el auto se usaba en sociedad con Mariano Calamante, la cupé Chevrolet experimentó las transformaciones de acuerdo a las exigencias del momento y cuando estrenó este año el siete bancadas, ya comenzada la temporada, lo hizo con la plena seguridad de los que no arriesgan porque sí.

Punto intermedio entre lo ortodoxo y el modernismo (caso Chevy, Falcon F-100 de López Oribe), el auto de Bordeu conserva la tradicional solidez de un bastidor convencional y una carrocería cupé, combinando dichos elementos con modernos frenos de disco, caja de cuatro marchas, diferencial autoblocante, etc. Aún sacrificando algunos kilómetros horarios más que le daría una carrocería moderna, la "coloradita" le agrada a Bordeu precisamente por esa dureza característica, pues a él le gustan los caminos difíciles por sobre el estilismo sin fuerza. Y probablemente en ese íntimo agrado que existe entre el auto y su conductor reside la mayor parte del éxito alcanzado. *Hasta último momento (entiéndase* Junín) los hechos siguen dando la razón a quienes hacen, patrocinan y conducen el Chevrolet **más eficiente de 1966.**



TIERRA Y FORD



Fotos: RAUL ARIONI

"CUANDO los Ford T vienen derrapando" no es el título de una canción sino que podría ser, más bien, el título de la crónica sobre una carrera de estos espectaculares engendros que sirven de buen sustituto para divertirse, cuando no se puede llegar al TC. Técnicamente hay muchas razones para justificar con mayores fundamentos a los que piensan en el Turismo o en los mini-juniors para realizar una carrera de no tanta envergadura como una de TC pero la facilidad de correr unos cuantos Ford T en un circuito chico y la diversión que ofrecen con sus derrapes, cruzadas y viajes de largo aseguran siempre buena cantidad de público, aunque no hagan precisamente las delicias de los puristas.

En Bolívar, donde hay mucha gente entusiasta, también recurrieron a los Ford T para despuntar el vicio, aprovechando un corto circuito de 1200 metros, lógicamente de tierra. Representantes locales y de diversas localidades relativamente cercanas se reunieron con sus inefables aparatos para disputar en dos *series y final quien alcanzaba en número mínimo de derrapes y fuoripistas.* De tal forma, el que al fin de la jornada anduvo más en la pista es generalmente el que menos tiempo empleó, y, en consecuencia, el ganador. Por supuesto, además de las eventuales fallas mecánicas.

Las mescolanzas que se vieron alcanzaban en ciertos casos límites realmente grotescos pero dentro de todo fue alentador observar que el auto ganador era el mejor construido y el que incorporaba ciertos elementos modernos de competición como que lleva carburadores Weber, cubiertas Cinturato y un buen sistema de escape, además de una barra antivuelco que **efectivamente** supera el nivel de

El representante local Arcumano desparrama tierra a gusto, mientras corrige. El público sabiamente ha huido de la curva por elementales razones higiénicas. La tapa del radiador de este auto es una de las popularizadas por Natalio Cataudella, incorporando altímetro e indicador del ángulo de rolido comandado hidráulicamente desde el amortiguador trasero izquierdo, también hidráulico.



"T" EN BOLIVAR



Por la izquierda y sobre el camino dobla el ganador, Arrastúa. Arando pasto sin control, el auto de Tambucci, cuya barra antivuelco tiene unos 15 cm menos de lo necesario. Total, para qué...

la cabeza del piloto como debe ser y no es en otros autos.

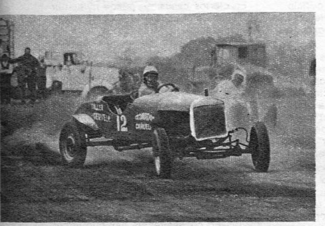
Juan Arrastúa, que manejó este auto, resultó ser un buen "púa" pues se impuso cómodamente tanto en la final como en la primera serie donde compitió dejando el interés de la competencia para la lucha por los puestos posteriores. También un solo hombre fue el inmediato escolta de Arrastúa en la serie correspondiente y en la final, Aldo Hernández, de 9 de Julio, quien de todas maneras no llegó a inquietar a Arrastúa.

La segunda serie también dio un ganador cómodo, Oscar Tambussi que en la final perdió posibilidades por fallas en el encendido. Lo que brindó en cambio emoción en gran cantidad fue el repechaje a cinco vueltas en el cual se impuso Jorge García que superó en agradable lucha a Arcumano quien, a su vez, perdió prácticamente el repechaje en un espectacular trompo que protagonizó.

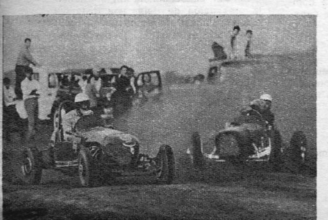
En la final el primer puesto estuvo decidido desde el principio, pero el segundo lugar tuvo a tres hombres en pugna. Tambussi, Argañas y Hernández eran los respectivos intrépidos, pero el encendido en el primero y la baja presión del aceite en el coche del segundo facilitaron a la postre el segundo lugar de Hernández.

Un choque sin consecuencias obligó a abandonar a Juan Schell (no Harry Schell, el que corría con Maserati) cuando peleaba por el tercer puesto que obtuvo finalmente Jorge García, quien fue justamente el que chocó con Schell.

El Bolívar Automóvil Club se acreditó los aplausos correspondientes a una buena organización y el público, en todo momento bien ubicado, se retiró con tierra y contento, sin ver un espectáculo muy técnico pero con diversión indudable. Sobre todo para los de afuera, porque los de adentro...



Le dicen la "araña", pero es un diseño de contrabando de Chapman que se manifiesta en ciertos aspectos, como los guardabarros delanteros linamente carenados. Básicamente es un Ford T. No tiene en realidad más detalles que los encerrados en el "básicamente".



No es que uno venga de la izquierda y el otro de la derecha. Lo que sucede es que uno está derrapando y el otro ya derrapó. Todo perfectamente normal. Son Julio Schell (izquierda) y Jorge García (derecha), que luego chocarían.



COMPRIMA PERO NO EXPRIMA

El aumento de la compresión, en busca de mayor eficiencia en un motor, tiene sus pequeños secretos que conviene tener bien en cuenta

por GUILLERMO MARTIRE

La eficiencia total de un motor, se puede interpretar o, mejor dicho, apreciar, por medio de una entidad numérica llamada rendimiento térmico, que relaciona las calorías entregadas al motor bajo la forma de combustible y las efectivamente transformadas en trabajo útil.

Este rendimiento térmico —y con él la potencia, como es lógico— puede incrementarse variando otra relación más conocida y más "tangible": la relación de compresión.

Es por esta razón que todos los preparadores de coches de competición (aquéllos que tienen que incrementar las potencias de motores de gran serie para convertirlos en corsaiolos) deben acudir inexorablemente al aumento del índice o relación de compresión. Esta relación, como es sabido, no es otra cosa que la vinculación numérica (el cociente) entre el volumen máximo y el volumen mínimo de los cilindros del motor.

Una idea de la gran importancia que tiene dicho índice en el incremento posible de la potencia, la pueden dar los siguientes valores: un motor con 7:1 de relación de compresión puede alcanzar un rendimiento térmico teórico de 54 %, mientras que si se aumenta a 10:1 el valor del índice de compresión, el rendimiento térmico se eleva al 60 %.

EL AUMENTO EN LA PRACTICA

Es oportuno recordar que la relación de compresión en un motor es la relación entre el volumen total del cilindro y de la cámara de combustión (por un lado) y el volumen de la cámara de combustión sola. Expresando esto en forma más gráfica podríamos poner:

$$\frac{\text{cilindrada} + \text{vol. cámara combustión}}{\text{volumen de la cámara de combustión}}$$

Se comprenderá que la cilindrada mencionada es la unitaria (es decir de un solo cilindro). En consecuencia, para calcularla se puede recurrir a la expresión: $\text{Cilindrada} = \frac{D^2 \times 3{,}14 \times C}{4}$

donde "D" es el diámetro del cilindro y "C" la carrera del pistón.

Para obtener con suficiente exactitud el volumen de la cámara de combustión se debe recurrir a su medición con una probeta graduada y una cierta cantidad de aceite. Con una parte del aceite contenido en la probeta, se llena la cámara de combustión, el volumen de aceite faltante (en la probeta) se mide a través de la graduación y coincide obviamente con el volumen a medir.

Como es lógico, el cilindro cuya cámara de combustión se quiere medir, debe tener su pistón exactamente en el punto muerto superior en la fase de compresión (con las válvulas cerradas — si es de cuatro tiempos).

El aceite se introduce por el orificio de la bujía y su nivel debe elevarse hasta que enrase con el comienzo de la rosca de aquélla.

El aumento de la relación de compresión se debe hacer disminuyendo el volumen de la cámara de combustión, ya sea mediante la adopción de pistón o pistones con cabeza más protuberante (más alta) y/o el rebajado de la tapa de cilindros (en algunos casos también se puede obtener reduciendo la altura de los cilindros).

Pongamos un ejemplo numérico: supongamos un motor de cuatro cilindros de 1120 cm^3 de cilindrada. Cada cilindro tendrá 280 cm^3, y con un volumen unitario de cámara de combustión de 40 cm^3, su relación de compresión —supuesto un pistón de cabeza plana— es:

$$\frac{280 + 40}{40} = 8, \text{ es decir } 8{:}1$$

Si por cualquier medio se reduce el volumen de la cámara de combustión, supongamos en 5 cm^3, el nuevo índice de compresión ahora quedará:

$$\frac{280 + 35}{35} = 9, \text{ es decir } 9{:}1$$

Como se puede apreciar, una modesta reducción del volumen de la cámara de combustión permite obtener un notable aumento de la relación de compresión.

También se puede obtener un mayor índice de compresión sin disminuir el volumen de la cámara de combustión, aumentando la cilindrada. Volviendo al ejemplo anterior de 280 cm^3 con 8:1 de índice, si aumentamos la cilindrada a 320 cm^3 tendremos (en lo que respecta al nuevo índice de compresión):

$$\frac{320 + 40}{40} = 9{:}1$$

En ciertos casos, se puede aumentar en algo la relación de compresión, reemplazando la junta de la tapa de cilindros por otra de menor espesor, aunque, como se comprende fácilmente, esto tiene ciertas limitaciones impuestas por las condiciones geométricas de la junta y tapa de cilindros.

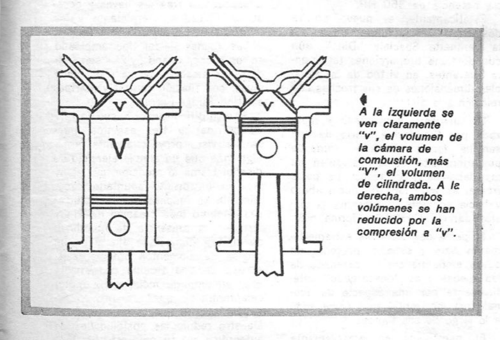
En cualquiera de los casos en que se elabore un motor para aumentar la relación de compresión, ya sea colocando pistones especiales, rebajando la altura de la tapa de cilindros, etc., deberá tenerse muy en cuenta que la nueva configuración del conjunto pueda conducir a que en un pasaje de vueltas del motor (flotamiento de válvulas), éstas golpeen en la cabeza del pistón. En consecuencia hay que tomar la precaución de dejar una distancia entre la cabeza de pistón (en el PMS) y las válvulas abiertas, de por lo menos dos milímetros.

DISQUISICIONES SOBRE EL AUMENTO DE COMPRESION

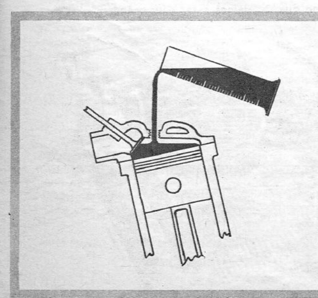
Partiendo de un motor de serie, no es posible aumentar el índice de com-

El cepillado de la tapa de cilindros no debe nunca exagerarse, ya que se puede resentir la integridad de la misma al quitarle mucho material.

Cuando se aumenta el índice de compresión, en general hay que reducir la luz de las bujías (aproximadamente un 15 %), ya que la resistividad de la "atmósfera" de la cámara de combustión no ha aumentado.



A la izquierda se ven claramente "v", el volumen de la cámara de combustión, más "V", el volumen de cilindrada. A la derecha, ambos volúmenes se han reducido por la compresión a "v".



Midiendo el volumen de la cámara de combustión con aceite proveniente de una bureta graduada, el volumen faltante en ésta es el de la cámara de combustión (una vez que su totalidad se ha colmado, es decir, llega hasta el comienzo del orificio de la bujía).

presión hasta valores muy altos. Esto es debido a dos motivos:

1) de orden mecánico: la tapa de cilindros no puede ser rebajada más allá de ciertos límites impuestos por su estructura, es decir, un elaborado muy drástico puede resentir su integridad física.

Por otra parte, un rebajado excesivo de la tapa, solo o combinado con la adopción de pistones especiales de alta compresión (cabeza bombée), por las razones que ya hemos expuesto, puede resultar un tropiezo para el libre accionamiento de las válvulas, que en general, en preparaciones más o menos drásticas sufren paralelamente el incremento de su alzada, en consecuencia deben respetarse distancias de seguridad mínimas.

2) De orden termoquímico: el autoencendido y la detonación de la mezcla combustible. Es sabido que al llegar el pistón a las inmediaciones del PMS en la carrera de compresión, la chispa de la bujía salta, dando comienzo a la combustión de la mezcla.

La llama se propaga a una velocidad de unos 30 m/seg, pero la onda expansiva de la combustión (es tan rápida que puede considerarse una explosión) avanza mucho más velozmente —unos 100 m/seg—. Esta onda somete a parte de la mezcla combustible no quemada, a una elevadísima presión en el extremo opuesto de la cámara de combustión que origina un parcial autoencendido que crea una segunda onda de presión, la que al encontrarse con la primera, imprime al pistón un contragolpe muy enérgico (pistoneo) que puede resultar sumamente nocivo para los órganos mecánicos en movimiento.

Respecto de los problemas que el aumento de compresión puede traer sobre la refrigeración del motor, debemos decir que la parte de energía calorífica que el motor no aprovecha para transformarla en trabajo mecánico, se elimina aproximadamente en las siguientes proporciones: 48 % por los gases de escape, 24 % a través del sistema de enfriamiento y un 7 % a través de radiación y transmisión al aceite lubricante (entre otras cosas), en consecuencia, si bien al aumentar el índice de compresión se aprovecha un mayor porcentaje de energía calorífica, el total a disipar será mayor debido al aumento del número de explosiones por unidad de tiempo.

Si el sistema de refrigeración no es capaz de evacuar este incremento de cantidad de calor, la temperatura de funcionamiento aumentará consecuentemente. Un leve incremento —de alrededor de un 10 %— sobre la temperatura de régimen original, beneficiará el rendimiento del motor "preparado", pero más allá de este límite, vienen los problemas (autoencendido y lubricación).

Todo esto debe ser tenido en cuenta juntamente con la correcta elección del rango térmico de la bujía (a mayor compresión, bujías más frías; como regla general se puede decir que debe usarse la bujía más fría que no se empaste) y de la nafta a utilizar (otra regla empírica que puede dar una aproximación correcta, es la de multiplicar por diez el índice de compresión, el valor obtenido será tomado como valor aproximado del índice octánico. Por ejemplo, si el motor tiene 8:1 de compresión, el índice octánico de la nafta a utilizar será 80).

Como se ve, no todo es cuestión de aumentar la compresión...

UN EXTRAÑO FERRARI



En el Salón del Automóvil que acaba de clausurarse anteayer en París, Ferrari y Pininfarina presentaron un coche bastante original: la Berlinetta Speciale de tres asientos, denominada 365 P.

Lo de bastante original reside en el hecho de tener conducción central, es decir, el volante de la dirección está ubicado en el medio, lo que justifica los tres asientos. Para facilitar la salida del piloto, el asiento central es corredizo, y está montado, además, sobre un dispositivo rotante sobre cojinetes a bolilla.

El 365 es descendiente directo de los coches de competición Ferrari; su motor es el recordado 4400 cm^3 que equipara a un modelo sport que compitió con éxito en Le Mans hace un par de años, entregando sus 12 cilindros en "V" la nada despreciable potencia de 350 HP.

Estéticamente, el nuevo coche destaca las líneas fundamentales de la Berlinetta Speciale "Dino", aún cuando tiene proporciones totalmente diferentes, en virtud de las notables dimensiones de sus trochas con relación a la distancia entre ejes.

La carrocería proyectada y realizada por Pininfarina, parte de una sencilla forma lenticular truncada posteriormente, de la cual salen los guardabarros y el techo. La parte frontal es muy lanzada hacia abajo y hacia adelante, y presenta la clásica parrilla Ferrari de forma oval.

El perfil del coche es extremadamente bajo y esbelto, presenta un suave empalme con el carenado de las ruedas y es "descargado" estéticamente por una especie de acanaladura horizontal que corre todo a lo largo de sus flancos.

El parabrisas es notablemente amplio y armoniza con el techo que es muy delgado y de dimensiones reducidas. La parte superior del mismo es completamente transparente y tiene características de atérmico con una película aúrea que refleja convenientemente las ondas de calor.

La parte posterior del 365 P, que aloja al grupo motopropulsor, termina con una sección trunca y tiene una amplia compuerta que se prolonga hasta la altura de la luneta.

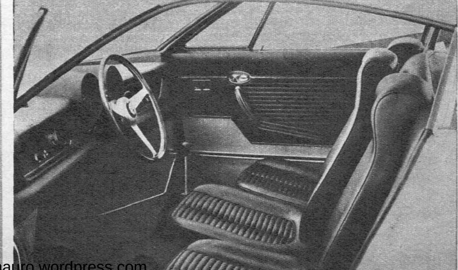
Sobre el capot trasero se destaca el relieve de una extraña toma de aire para los carburadores, y en la sección trunca de la cola, bajo el estilizado paragolpes, se abren dos enrejados de las salidas de aire de refrigeración.

La conducción central ha creado un nuevo tema para el estudio del tablero de instrumentos, el que en consecuencia trae las llaves y accesorios ubicados lateralmente y los instrumentos al centro.

Las ruedas —del tipo empleado en los coches Grand Prix— son fundidas en aleación liviana y de cinco rayos, con fijación central y mariposa, tipo Rudge-Borrani.

Parece difícil que el nuevo Ferrari-Pininfarina de tres asientos, pueda ser visto proyectivamente como algo más que un simple ejercicio de diseño. Llama la atención, por ejemplo, en un diseño apuntado hacia adelante en muchas de sus soluciones —como toda creación de Pininfarina— la presencia de una línea de cintura demasiado alta y de un exceso de elementos ornamentales, el uso de una trompa proveniente originalmente de modelos de motor delantero.

¿Será acaso que la muerte de El Maestro redujo las posibilidades de autocrítica de su empresa? Preferiríamos estar equivocándonos.



JUNIN

BORDEU GANÓ CÓMODO

por CARLOS MARCELO THIERY — *fotos de JORGE DIAZ*

Es una carrera donde Pairetti y Roux salieron a romper y lo lograron, el balcarceño volvió a imponer su calidad de piloto y la resistencia de la Coloradita. Nasif Estéfano entró segundo y tercero Menditeguy. Casá cometió lo insólito: abandonó

A ochocientos metros del control, la curva de subida al pavimento, mostró la carrera como si fuera un palco bandeja. Bueno, eso de palco bandeja es un decir muy perfeccionado, porque si en esa curva no hubo una verdadera desgracia fue porque Junín y su zona aledaña están a punto de mutarse, como se suele leer en "Planeta". Pero aparte del público imprudente, la policía ineficaz y la escasa señalización, allí se dieron todos los elementos para darse una idea muy completa de lo que sucedía en el resto del circuito.

Por ejemplo, en la primera vuelta más de media docena de competidores siguieron de largo, sea por visual obstruida, sea por señalización deficiente, por error de cálculo o porque allí el pavimento les ofrecía peralte negativo, puesto que se lo tomaba en plena curva. Lo cierto y lo curioso es que todos los que se fueron de viaje a la zanja lo hicieron en la primera pasada, mientras que en las otras seis se cuidaron, demostrando una vez más que la práctica enseña.

Sin embargo, lo más notable es la manera de irse afuera. Cuando normalmente el exceso de velocidad deriva en una enroscada del tren trasero o en un trompo más o menos violento, los teceístas prefieren seguir derecho sin intentar la maniobra elemental con el volante. Claro está que la excepción fue Nasif Estéfano, quien le erró al límite por una cuestión de micrones, después de haber cortado nada menos que a los 100 metros, intentando hacer una de las mejores maniobras que le permite su calidad: meter la nariz en el frenaje. En cierto modo, así da gusto irse afuera...

Otra: Bordeu mostró dos veces por qué gana carreras. Una, cuando metió al Chevrolet en plena aceleración entre el Ford de Rienzi y el público, después de salir de la tierra del trompo de Estéfano y de viborear entre otros dos competidores. La segunda, cuando impostó la curva doblando muy cerca del límite y se encontró en la salida con la imprevista presencia de un rezagado que se reabastecía tranquilamente sobre la trayectoria ideal del Chevrolet. Entonces Bordeu dio el volantazo justo, amplió el radio de giro con la exquisitez necesaria como para no irse un centímetro más de lo necesario y después de acomodar las cuatro ruedas con una armónica acelerada, siguió viaje como si nada fuera.

Estas curvas de noventa grados muestran frecuentemente que en TC se dobla muy despacio, quizá más de lo recomendable para hombres que se arriesgan a manejar a más →

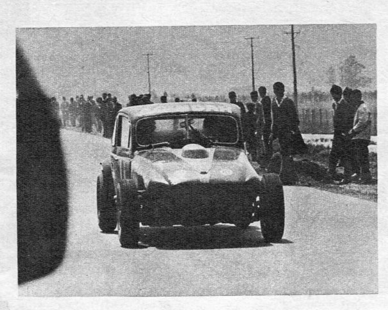
Juan Manuel Bordeu se acercó a tres puntos de Eduardo Casá en la tabla del Campeonato. Su triunfo de Junín es el séptimo del año.

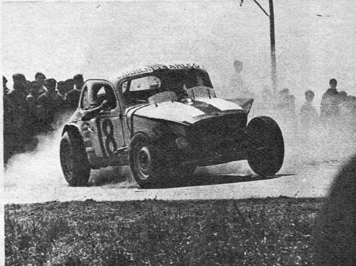




Arriba: Cómo se dobla. La lección, a cargo de Nasif Estéfano, quien clasificó por primera vez a un Falcon con motor F-100. Abajo, izquierda: Menditeguy trepa y trepa. Segundo en Pergamino y Pehuajó, primero en Tres Arroyos, este tercer puesto lo ubica inmejorablemente en el Campeonato Argentino. Abajo, derecha: Rubén Fulco repitió el cuarto puesto que había obtenido en Carlos Casares con el resistente Ford F-100.

de 200 km/h, pero para completar la lista de cosas que mostró el viraje de subida al pavimento es necesario señalar que al menos por allí, Estéfano y Menditeguy no pasaron demasiado juntos en ninguna de las siete vueltas. Esto tiene que ver con el ardor del Parque Cerrado, donde el veterano polista proclamó: "Va a correr a Europa y después no me da paso en la tierra, llevándome dos vueltas a remolque"; mientras que Estéfano y su acompañante aseguraron que Menditeguy jamás se acercó a menos de 300 metros del Falcon F-100.





Poco después de la largada, cuando aún flotaban los agresivos olores de las gomas que arrastran y los embragues que patinan, Carlos Pairetti y Rubén Roux se habían distanciado casi 10" del resto marcando promedios que orillaban los 200 km/h. Esta escapada duró poco más de una vuelta y fracción, es decir hasta que Pairetti sacó una biela y se quemó la junta de tapa de cilindros de Rubén Roux, mientras que Malnatti iniciaba una serie de problemas con la correa del ventilador y Casá producía su insólito abandono.

Con todos estos mutis, Angel Rienzi trepó hasta el segundo lugar, pero sin posibilidades de discutir la punta al Chevrolet-Balcarce, ya que tanto sobre pavimento con viento a favor como en la tierra con viento en contra, el siete bancadas siempre aparentó tener más potencia para aprovechar. Desde atrás, el Falcon F-100 de Nasif confiaba su tercera colocación a la habilidad de su piloto, cargando puente 3,50:1, a pesar de lo cual caía unas 500 rev/min cuando pasaba del asfalto al polvo. Manzano, Calamante y Menditeguy, este último con pérdidas de tiempo para solucionar problemas de carga en su alternador, se mantenían a la expectativa.

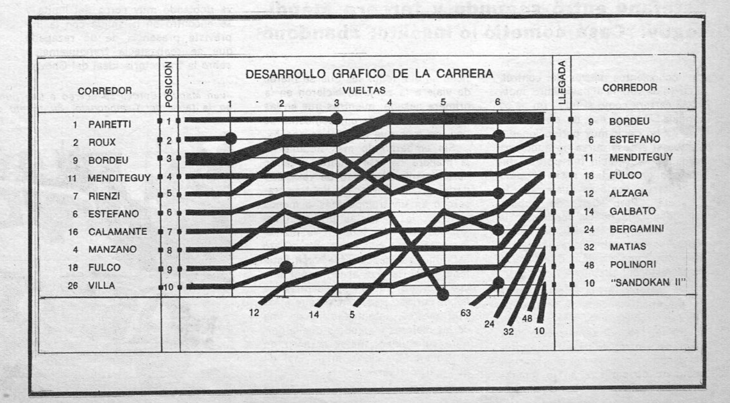
Somnoliento, desazonado y contrito, Anteo Pichetta lamentaba en las vecindades de la curva no haber podido largar. El sábado no llegó a tiempo para las pruebas de clasificación y una vez —¡una!— que tenía todo en condiciones, debió resignarlo mientras gastaba sus horas en el ACA tratando que le quiten el Nº 813 para poder largar el GP de Turismo. Es obvio: tampoco lo consiguió, aunque estuvo a punto de lograrlo.

Desde la cuarta vuelta en adelante, Bordeu monologó en Junín. Paulatinamente hizo disminuir el promedio de la carrera regulando la distancia que lo separaba con el segundo. Hasta la sexta vuelta, el escolta fue Rienzi. A partir de allí, Nasif. Menditeguy quedó tercero después de haber llegado al segundo puesto en la cuarta vuelta. Rubén Fulco, con Prandi de navegante, se clasificó cuarto por segunda vez en el año y quinto Rodolfo Alzaga con el Falcon de seis cilindros y tres litros, consiguiendo después de mucho tiempo que le bajen la bandera a cuadros a las dos unidades presentadas por Ford. De paso, el segundo puesto de Estéfano significa la primera visita a un Parque Cerrado del Falcon F-100.

Galbato completó la media docena con sus habituales problemas en la caja de velocidades (esta vez no entraban la primera y la segunda), aparte de quedarse sin frenos en las últimas vueltas.

En suma, ganó un Chevrolet vigilado de cerca por los habituales Ford, pero lo más incitante es que Bordeu se acercó a tres puntos de Casá en la tabla del Campeonato Argentino, con la ventaja de anotar siete triunfos limpios (uno de 18 unidades en Mar del Plata) y prometiendo un final electrizante para el Gran Premio.

Si es cierto que todas las carreras de TC tienen algo diferente, por cierto que esto no se repetirá el próximo domingo: el óvalo superveloz de Rafaela será una pincelada diferente.





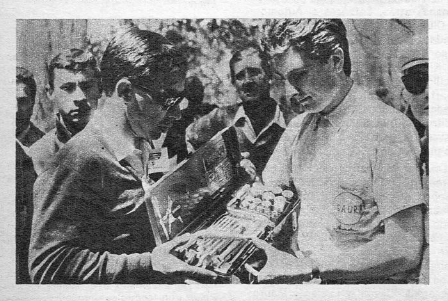
Otro que da lecciones de manejo. Alzaga clasificó quinto al segundo Falcon, este con motor de seis cilindros y tres litros.

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA

1º	Casá, Eduardo	75	19º	Peduzzi, Ricardo	6
2º	Bordeu, Juan Manuel	72	19º	Rodríguez, Raúl O.	6
3º	Menditeguy, Carlos	41	24º	Gimeno, Hugo A.	4,5
4º	Pairetti, Carlos	36	25º	Dana, Humberto	4
5º	Emiliozzi, Dante	30	25º	Loeffel, Carlos	4
6º	Malnatti, César	27	27º	Baldrés, Rafael	3
7º	Galbato, Carmelo	21	27º	Conti, Héctor	3
7º	Tarducci, Mario	21	27º	de la Torre, Matías	3
9º	Facchini, Pablo	13	27º	López Oribe, Domingo	3
10º	Di Palma, Luis Rubén	12,5	27º	Prandi, Nelson	3
11º	de Alzaga, Rodolfo	12	27º	Rodríguez, Erverto	3
11º	Polinori, Norberto	12	33º	Fulco, Rubén	2
13º	Estéfano, Nasif	10	34º	Ciani, Marcos	1
14º	Viale del Carril, Atilio	9,5	34º	Cordonnier, Oscar	1
15º	Calamante, Mariano	9	34º	Faustino, Julio	1
15º	Cupeiro, Jorge	9	34º	Mantinián, Manuel	1
17º	Galluzzo, Vicente	7	34º	Salto, Carlos L.	1
17º	Rienzi, Angel T.	7	34º	Sanmartino, H.	1
19º	Figlioli, Héctor	6	34º	Urruti, Federico	1
19º	Luluaga, Juan F.	6	41º	Gulle, Pablo	0,5
19º	Marincovich, Carlos	6			

NOTA: Eduardo Casá sumó 87 puntos en 16 carreras; para el Campeonato Argentino se consideran los puntos obtenidos en las diez mejores carreras.

PREMIO
CORSA-BAHCO



Una vez más el acompañante de Juan Manuel Bordeu resultó ganador del premio CORSA-BAHCO, instituido para gratificar el esfuerzo de los acompañantes de la categoría TC. En la fotografía vemos a Hugo Sánchez recibiendo su cuarta caja de herramientas en el parque cerrado de Junín. Dicen las malas lenguas que los de Bahco tienen pensado darle a Sánchez la concesión de sus productos en Balcarce, antes de que se instale por su propia cuenta.

V PREMIO EUSEBIO MARCILLA

AUTO MOTO CLUB JUNIN - 16/X/66 - 540,05 kms

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	9	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	3h02m54s4	7
2º	6	Estéfano, Nasif	Ford Falcon F-100	3h05m45s4	7
3º	11	Menditeguy, Carlos	Ford F-100	3h07m10s2	7
4º	18	Fulco, Rubén	Ford F-100	3h14m49s2	7
5º	12	Alzaga, Rodolfo	Ford Falcon 6	3h15m28s2	7
6º	14	Galbato, Carmelo	Ford F-100	3h17m15s2	7
7º	24	Bergamini, Armando	Chevrolet Apache	3h25m21s3	7
8º	32	Matías, Eduardo	Ford F-100	3h26m01s1	7
9º	48	Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	3h26m42s4	7
10º	10	"Sandokan II"	Chevrolet Tornado	3h33m13s1	7
11º	7	Rienzi, Angel Teodoro	Ford F-100	2h38m44s3	6
12º	16	Calamante, Mariano	Ford F-100	2h43m56s2	6
13º	5	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	2h47m02s4	6
14º	21	Rodríguez, Raúl O.	Chevrolet Super	2h58m11s1	6
15º	63	De Dios, Julio	Ford 59 AB	3h04m16s	6
16º	4	Manzano, José	Chevrolet Super	3h05m27s1	6
17º	37	Maseratessi, Fermín	Chevrolet Apache	3h06m32s1	6
18º	42	Grimoldi, Jorge	Ford 59 AB	3h07m38s2	6
19º	44	Irazusta, Adolfo	Ford Falcon 6	3h10m37s4	6
20º	29	Pourciel, Ulises	Ford 59 AB	3h11m09s4	6
21º	38	Barragán, Alberto	Ford 59 AB	3h20m02s1	6
22º	43	Rinaldi, Adriano	Ford Falcon 6	2h37m59s2	5
23º	15	Tosti, Osvaldo	Ford F-100	2h54m17s1	5
24º	50	"Vidal Carlos"	Valiant III	2h54m53s3	5

PROMEDIO DEL GANADOR: 178,101 km/h.

RECORD DE VUELTA: Carlos Alberto Pairetti en la 1ª: 188,324 km/h.

NO LARGARON: 23, Melquíades Bengoechea; 41, Ricardo Sauze.

ABANDONARON: 1, Carlos Pairetti; 2, Rubén Roux; 3, César Malnatti; 8, Eduardo Casá; 13, Oscar Cabalén; 17, Carlos Castagnola; 19, Domingo López Oribe; 20, Julio R. Faustino; 22, Vicente Galluzzo; 25, Juan C. Perkins; 26, Luis J. Villa; 27, Armando J. Ríos; 28, Antonio Del Vito; 30, Raúl O. Gougy; 31, José Rodríguez Larquín; 33, Jorge Santolaya; 34, Sergio Eraso; 35, Cesáreo Castagno; 39, Juan C. Longo; 40, Felipe Dalesio; 45, Oscar Luna; 46, Arides Alzari; 47, Nello Marsili; 49, Rodolfo Speranza.

NOTA: El planillaje de esta prueba se realizó con la colaboración del equipo de "Emoción en las Rutas" de Radio Libertad especialmente con Luis García del Soto, Darío Rinaldi, Alberto Bó y Carlos Alfonso.

LOS MEJORES DE CADA VUELTA

Primera vuelta: 1º Pairetti, 24m43s4 a un promedio de 188,324 km/h (record); 2º Roux, 25m09s8; 3º Bordeu, 25m41s8; 4º Menditeguy, 25m51s; 5º Rienzi, 26m02s4.
Segunda vuelta: 1º Bordeu, 24m49s8 a un promedio de 187,515 km/h; 2º Pairetti, 25m00s4; 3º Rienzi, 25m40s8; 4º Menditeguy, 25m56s2.
Tercera vuelta: 1º Bordeu, 25m15s6 a un promedio de 184,323 km/h; 2º Pairetti, 25m18s; 3º Menditeguy, 26m15s6; 4º Rienzi, 26m22s8; 5º Estéfano, 26m23s2.
Cuarta vuelta: 1º Bordeu, 26m03s2 a un promedio de 178,710 km/h; 2º Rienzi, 26m32s8; 3º Estéfano, 26m34s8; 4º Calamante, 27m18s2; 5º Manzano, 27m59s.
Quinta vuelta: 1º Menditeguy, 26m21s a un promedio de 176,660 km/h; 2º Tarducci, 26m37s4; 3º Bordeu, 26m44s4; 4º Rienzi, 26m46s2; 5º Estéfano, 27m22s8.
Sexta vuelta: 1º Estéfano, 26m38s4 a un promedio de 174,774 km/h; 2º Menditeguy, 26m39s; 3º Bordeu, 26m57s4; 4º Rienzi, 27m19s6; 5º Alzaga, 28m13s2.
Séptima vuelta: 1º Menditeguy, 26m23s6 a un promedio de 176,408 km/h; 2º Estéfano, 26m52s6; 3º Bordeu, 27m27s6; 4º Fulco, 27m49s4; 5º Alzaga, 28m14s6.

LOS MEJORES DE CADA TRAMO

TRAMO MIXTO ENTRE JUNIN Y BAYAUCA (40,000 km)

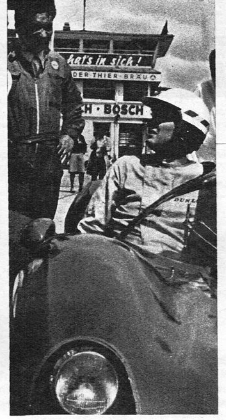
Primera vuelta: 1º Pairetti, 12m31s a un promedio de 191,744 km/h; 2º Roux, 12m33s; 3º Rienzi, 12m56s; 4º Bordeu, 12m58s; 5º Casá, 13m02s.
Segunda vuelta: 1º Bordeu, 12m31s2; 2º Pairetti, 12m31s6; 3º Tarducci, 12m33s; 4º Rienzi, 12m42s6; 5º Menditeguy, 12m50s.
Tercera vuelta: 1º Pairetti, 12m40s2 a un promedio de 188,136 km/h; 2º Bordeu, 12m45s4; 3º Menditeguy, 12m50s8; 4º Estéfano, 13m02s; 5º Rienzi, 13m07s8.
Cuarta vuelta: 1º Tarducci, 12m39s a un promedio de 189,722 km/h; 2º Estéfano, 12m53s8; 3º Menditeguy, 12m56s2; 4º Bordeu, 13m04s8; 5º Rienzi, 13m07s.
Quinta vuelta: 1º Tarducci, 12m56s a un promedio de 186,868 km/h; 2º Rienzi, 13m04s2; 3º Menditeguy, 13m09s2; 4º Estéfano, 13m18s; 5º Bordeu, 13m22s6.
Sexta vuelta: 1º Menditeguy, 13m08s a un promedio de 182,694 km/h; 2º Estéfano, 13m10s2; 3º Bordeu, 13m18s2; 4º Rienzi, 13m25s.
Séptima vuelta: 1º Menditeguy, 13m14s2 a un promedio de 181,314 km/h; 2º Estéfano, 13m16s8; 3º Fulco, 13m35s; 4º Bordeu, 13m42s8; 5º Galbato, 13m46s6.

TRAMO COMPRENDIDO ENTRE LAS PROXIMIDADES DE BAYAUCA Y JUNIN (37,600 km)

Primera vuelta: 1º Pairetti, 12m12s4 a un promedio de 184,817 km/h; 2º Roux, 12m36s8; 3º Bordeu, 12m43s8; 4º Menditeguy, 12m46s.
Segunda vuelta: 1º Bordeu, 12m18s6 a un promedio de 187,265 km/h; 2º Pairetti, 12m28s8; 3º Rienzi, 12m58s2; 4º Menditeguy, 13m06s2; 5º Manzano, 13m14s8.
Tercera vuelta: 1º Pairetti, 12m37s8 a un promedio de 178,622 km/h; 2º Bordeu, 12m30s2; 3º Menditeguy, 13m24s8; 4º Estéfano, 13m26s; 5º Rienzi, 13m29s.
Cuarta vuelta: 1º Bordeu, 12m48s4 a un promedio de 176,158 km/h; 2º Rienzi, 13m21s8; 3º Estéfano, 13m41s; 4º Calamante, 13m59s4; 5º Tarducci, 14m12s.
Quinta vuelta: 1º Menditeguy, 13m11s8 a un promedio de 170,952 km/h; 2º Bordeu, 13m21s8; 3º Tarducci, 13m41s4; 4º Rienzi, 13m46s; 5º Estéfano, 14m04s4.
Sexta vuelta: 1º Estéfano, 13m28s2 a un promedio de 167,483 km/h; 2º Menditeguy, 13m30s8; 3º Bordeu, 13m39s2; 4º Rienzi, 13m54s6; 5º Calamante, 14m49s4.
Séptima vuelta: 1º Menditeguy, 13m08s4; 2º Estéfano, 13m35s8; 3º Bordeu, 13m44s8; 4º Fulco, 14m14s4; 5º Alzaga, 14m18s4.

PARIS: FERRARI CAMPEON





Por un año más el Trofeo Internacional de Automóviles Sport-Prototipos quedará en manos de Ferrari. Así lo decidió el sensacional triunfo de anteayer en los Mil Kilómetros de París, de David Piper y Mike Parkes. Ocho puntos los separaron en el puntaje final: 47 a 39. Ferrari ganó los Mil Kilómetros de Monza, la Targa Florio, el Grand Prix de Spa y los Mil Kilómetros de París. Ford ganó las Veinticuatro Horas de Daytona-Beach, las Doce Horas de Sebring y las Veinticuatro Horas de Le Mans y fue segundo en Spa. A Chaparral le correspondió el triunfo en los Mil Kilómetros de Nürburgring. Cada victoria entrega diez puntos, excepto Le Mans, que otorga doce. Además Ferrari computa un segundo puesto (siete puntos) en Nürburgring, con lo que completa el máximo de las cinco mejores carreras. Por otra parte había obtenido un cuarto puesto (cuatro puntos) en Daytona. Todo este panorama es suficiente para afirmar que todavía no ha terminado el reinado de Ferrari.

El colosal **objetivo Ford** (batir a Ferrari) ha demorado mucho más que el de sus antecesores Jaguar, Mercedes-Benz y Aston-Martin. Jaguar tuvo una sola preocupación: ganar en Le Mans, y lo hizo en varias oportunidades. Mercedes - Benz (en 1955) y Aston-Martin (en 1959) lograron ganar el entonces Campeonato Mundial de Marcas luego de un arduo año de pruebas. Ford hace tres años que está intentando la proeza y, sin embargo, todavía no ha logrado su objetivo. ¿Les faltará dinero?

VI MIL KILOMETROS DE PARIS
Linas-Monthléry - 1006,443 kms - 16/X/66

CLASIFICACION

Pos.	Conductores	Nación	Marca	Vtas.
1º	D. Piper-M. Parkes	G. Bretaña	Ferrari	129
2º	J-P. Hanrioud-A. Wicky	Fr-Suiza	Porsche	126
3º	R. Neyret-J. Terramorsi	Francia	Ferrari	117
4º	R. de Lageneste-J. Cheinisse	Francia	Alpine-Renault	115
5º	F. Daume-F. Kehrman	—	Lotus Elan	113
6º	P. Vestey-C. Gaspar	GB-Portugal	Ferrari	113
7º	P. Noblet-D. Gosselin	Fr-Bélgica	Ferrari	112
8º	P. Gethin-J. Lepp	G. Bretaña	Chevron	111
9º	R. Weber-J-F. Piot	Francia	Alpine-Renault	111
10º	J. Mazzanti-P. Vidal	Francia	Abarth	111
11º	A. Bertaut-A. Guilhaudin	Francia	CD-Peugeot	108
12º	R. Enever-A. Poole	GB-Irlanda	MG	107
13º	J. Vernaeve-A. Hedges	Bélgica-GB	MG	102
14º	A. Eichhorn-J. Kretschi	Suiza	Lotus Elan	97
15º	G. Koch-J. Neerpasch	Alemania	Porsche	95

PROMEDIO DEL GANADOR: 153,934 km/h al emplear 6h31m24s.

También se han resuelto los demás campeonatos: Porsche se impuso en la Clase I (hasta 2000 cm³) del Trofeo Internacional de Automóviles Sport-Prototipos y en la Clase II (1301 a 2000 cm³) del Campeonato Internacional de Automóviles Sport. Abarth-Fiat ganó la Clase I (hasta 1301 cm³) de este campeonato y Ford la Clase III (más de 2000 cm³), merced al Ford GT-40.

Todos los campeonatos se resolvieron en un panorama bastante incógnito al suspenderse las Doce Horas de Reims, programadas para dos semanas atrás. Entonces el Automobil Club de l'Ille-de-France tomó las riendas y decidió volver a realizar, luego de un año de paréntesis, los Mil Kilómetros de París, pero limitar la cilindrada tope de los automóviles a participar en 5000 cm³, con lo que quedaban eliminados los Ford de siete litros, lo que significaría una gran desventaja para Ford, hasta entonces puntero en la clasificación.

Los Mil Kilómetros de París centraron toda la atención del público europeo durante este último fin de semana. Los Porsche habían registrado los mejores tiempos durante los primeros ensayos, seguidos del Ferrari de Piper-Parkes y los Ford de Mairesse - Beurlys y Schllesser - Attwood. Además estaban los Ford de Vaccarella - Casoni y Lucien y Mauro Bianchi. El mejor tiempo lo realizó el Porsche de Buchet - Klass al emplear 2m 59s. El viernes Piper - Parkes emplearon 2m 49s, cinco décimas más que el Ford de Schlesser - Attwood, superando por más de diez segundos la anterior marca. Con este clima se largó los Mil de París, para terminar con el triunfo de Ferrari.

¡Evviva Ferrari!

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

Especial atractivo tendrá la carrera de TC a disputarse en Rafaela el próximo domingo 23. Una carrera de TC en circuito cerrado resulta particularmente atractiva para los aficionados a esta categoría y especialmente cuando todo hace predecir altísimo promedio. Así lo entienden también los dirigentes de Trans-Carrera, quienes organizarán uno de sus habituales viajes colectivos con entretenimientos corsas a lo largo de todo el viaje. Las reservas deben hacerse, como de costumbre, en Diagonal Norte 616, 7º piso, o a los teléfonos 34-8781 y 34-6284.

Es muy probable que para el año próximo una nueva marca se lance a la conquista de lauros en la Fórmula Dos. En efecto, un portavoz de la fábrica alemana BMW anunció recientemente que para la temporada de 1967 competirá en la citada fórmula con un modelo de 1600 cm³.

Los germanos están muy entusiasmados ante las marcas establecidas por su piloto Alex von Falkehausen, quien al volante de un "Silverpfeilen", equipado con un motor de 2000 cm³, marcó 128,6 km/h en un recorrido de un cuarto de milla, o sea 400 metros.

El motor, cuya cilindrada deberá ser reducida, alcanza 8.500 vueltas por minuto y estará montado sobre un chasis que —¡cuándo no!— construirá y proveerá el campeón mundial Jack Brabham.

La ciudad o pueblo adonde llega el TC para la vuelta del caso sufre, por ese fin de semana, una transformación completa que sólo se da una vez al año. Gente y autos con ruido es lo que más abunda, mientras se venden banderines, listas de inscriptos, chimentos, etc. Por supuesto, el periodismo local no se sustrae a esta euforia, desparramando en sus ediciones del sábado, domingo y lunes toda clase de anécdotas, datos e historial de la prueba. Pero en ningún lado encontramos información tan exacta y completa como en un diario de Tres Arroyos con motivo de la reciente vuelta de esa ciudad. Se trata del diario "La Voz del Pueblo", que desarrolló un trabajo realmente ejemplar sumando una cantidad enorme de cosas interesantes para el aficionado o el simple lector. Realizaron controles parciales de velocidad, comparación de los tiempos empleados en recorrer una determinada curva, averiguación de todas las causas de los abandonos y los lugares de detención de los mismos, además de una completa crónica de la carrera. Por otra parte no cayeron en el palabrerío y elogio fácil de "los muchachos del taller que trabajaron co-

CONFIDENCIAL

mo leones" para luego abandonar en la primera vuelta con la cupé que no anda más de 180 km/h. Claro que esto no exige mayor esfuerzo y se queda bien con la gente local.

Todo ese esfuerzo extra no los hizo olvidar, sin embargo, de la actualidad nacional o internacional y no otorgaron a la competencia una importancia desmedida, fuera de lugar. Un buen ejemplo periodístico.

Una peña más y van... El martes 11 próximo pasado se llevó a cabo en la populosa ciudad de Lomas de Zamora la presentación en sociedad de un nuevo TC.

En efecto, la "Peña 41", de reciente creación en esa localidad y que nuclea a jóvenes entusiastas del automovilismo en la especialidad de Turismo Carretera, organizó en los salones del Círculo Católico de Obreros una cena criolla en cuyo transcurso los concurrentes pudieron observar el vehículo que representará a los lomenses en las próximas pruebas de TC.

Ignoramos aún las características de la nueva máquina, pero sí podemos adelantar que la misma es de marca Ford.

La "Peña 41" designó padrino de la misma a Rodolfo de Alzaga, quien con ese motivo se hizo presente en el acto, donde estuvieron también otros "puntos altos" como Oscar A. Gálvez, Nasif Estéfano, Atilio Viale, los hermanos Sotro, Juan Manuel Bordeu y el actual líder del Campeonato Argentino de TC, Eduardo Casá. No se suministró el nombre del piloto que correrá la máquina, pero se estableció que el debut de la misma se registrará en Mercedes el 6 de noviembre próximo.

Uno de los equipos Peugeot que saldrá con todo para el G. P. es el integrado por Ernesto Urrutia, Helio y Fito Papini y Hugo Sala.

Sus 404 han sido cuidadosamente preparados en Bernal por De Gaetano y Fortezzini. La squadra estará aleccionada y atendida por los superentusiastas hermanos Fortezzini, que piensan rebajar unos quilitos a lo largo de las seis etapas (de puro nerviosos, claro está).

Ingenio y habilidad en la conducción son los atributos que distinguirán al triunfador en la competencia automovilística que se realizará el próximo domingo 6 de noviembre en Villa Luzuriaga, partido de Matanza.

La prueba ha sido denominada "Tercera Cacería del Gato Félix" y fue organizada con el objeto de beneficiar a la Sala de Primeros Auxilios y a la Escuela Industrial "Jorge Newbery", de esa localidad. Un gran asado criollo reunirá posteriormente a los participantes, que recibirán numerosos premios, entre los que se cuentan recompensas especiales para las damas conductoras o acompañantes.

La prueba no se suspenderá por mal tiempo, recibiéndose la inscripción en Ocampo 186 (TE: 658-9061) de Villa Luzuriaga.

Se ha concretado la colaboración de Fasfilter a todos los participantes en el GP Internacional. Dos vehículos estarán en la ruta y en las cabeceras de etapa para solucionar problemas en materia de filtros e incluso dar una mano en materia de "mecánica ligera".

Una de las obras más destacadas realizadas en el país en materia de autódromos, es el que posee el Automóvil Club Río Cuarto en Córdoba. La pista riocuartense —que acaba de recibir una nueva carpeta asfáltica— fue construida en 1958 sobre terrenos que se extienden en 64 hectáreas; está ubicada a tres kilómetros del centro de la ciudad, tiene 2.380 metros de desarrollo en su circuito principal y su pavimento mide 7,50 m de ancho en las rectas y 8,7 m en las curvas. Entre sus cualidades se destacan las seguridades que ofrece al público así como la excelente visibilidad que brinda desde cualquier lugar de la pista.

El Autódromo de Río Cuarto volverá a vibrar el 30 de octubre próximo con una competencia de Mecánica Nacional Fórmula Uno, que suma en concepto de premios y viáticos alrededor de m$n 1.200.000.



Con su participación en el Grand Prix de Estados Unidos, Ferrari consideró terminada su actividad en Fórmula Uno, en la Temporada 1966. Esto es lógico, ya que, al no ganar aquella carrera, la firma italiana perdió sus posibilidades de obtener la Copa de Constructores. En consecuencia los rojos y efectivos Ferrari no estarán presentes en el quinto Grand Prix de México.

En cambio aseguró su participación, por cuarta vez consecutiva, el piloto número uno del equipo BRM, Graham Hill, quien en las últimas tres ediciones de esta competencia se clasificó cuarto, undécimo y noveno. La Owen Racing Organization —patrocinante de los BRM— completará su equipo con Jack Stewart, quien corrió por primera vez en ese circuito el año pasado.

Estamos en condiciones de adelantar el nombre del acompañante de Eduardo Casá para el próximo Gran Premio de TC. Es sabido que Carlos Travers lo acompaña regularmente en las clásicas "vueltas" domingueras, pero para el Gran Premio, el balcarceño debe asegurarse los servicios de un mecánico experimentado.

La elección recayó en el marplatense Carlos H. Casarin ("El Flaco"), quien accedió a acompañarlo.

Casarin es un eficiente mecánico, hermano de "El Gordo". Este último fue quien junto con Batocletti estuvo en Europa trabajando en los automóviles de Fórmula Tres. "El Flaco" Casarin ha preparado varios autos ganadores en distintas categorías y el año pasado fue acompañante de Teófilo Bordeu en el Gran Premio de Turismo.

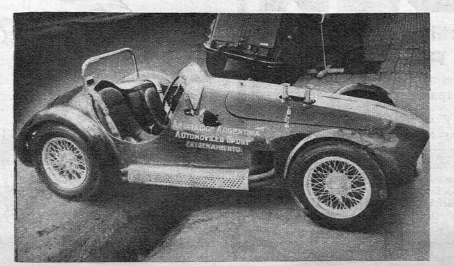
Una de las obras más destacadas cima edición de nuestro G. P. Internacional de Turismo: Alberto Gómez. La causa, de lo más insólita y lamentable: Alberto sufrió hace unos días una caída frente a su taller de la calle Ugarteche, con tan mala fortuna que se fracturó el fémur de la pierna izquierda. Sin duda, la carrera ha perdido uno de los más serios candidatos al triunfo, ya que el coche de Alberto Gómez dio en la última edición de la Mar y Sierras pruebas terminantes de su extraordinaria velocidad.

La gente de CORSA le desea pronto restablecimiento y espera verlo prendido en la próxima.

La AAAS organizó una gran fiesta en el Golf de Palermo con la excusa de presentar públicamente el automóvil que la entidad adquirió para entrenamiento de los alumnos de su Curso de Pilotos. Se trata del Abarth-Cisitalia con el que Oscar Silich obtuviera el Campeonato Argentino de la especialidad. Este vehículo tiene suspensión Porsche adelante y rígida atrás; es impulsado por un motor Fiat-Abarth 1200 con cárter seco y carburadores Weber. Es de destacar que en la reconstrucción de este automóvil se respetaron a un máximo las características y detalles originales, realizándose una restauración digna de un coleccionista.

En la complexión del Abarth colaboraron con sus productos las firmas Fate (neumáticos), Dyna Rotor (accesorios), BRD (tacómetros), Viking (cinturones de seguridad) y Ernesto de Milo (rectificaciones).

La AAAS anunció también que otorgará una beca al mejor alumno de su escuela, consistente en un pasaje de ida y vuelta en avión a Londres y una estadía de 30 días en Kent que incluye la realización del curso de conducción en la escuela de Brands Hatch, en la que son instructores Tony Lanfranchi, Mike Budge y Charles Crichton-Stuart.



No sólo en Rafaela sueñan con Indianápolis; también del otro lado del mundo, en Japón, pasa algo parecido y así fue que los nipones organizaron en el circuito de Monte Fuji, el pasado domingo 9, una competencia para automóviles tipo "championship" e invitaron a todos los habitués al tradicional circuito norteamericano.

Un premio de siete mil dólares fue el señuelo para atraer a 22 automóviles que fueron transportados en avión para recorrer 346 kilómetros de carrera, con un resultado apenas diferente del de las últimas 500 Millas, al volver a imponerse uno de los automóviles construidos por el genial Eric Broadley. El Lola impulsado por motor Ford que condujo Jack Stewart sacó casi un minuto de ventaja al Eagle-Ford de Bobby Unser. Los más importantes corredores que fueron a Japón, además de Stewart, fueron Jim Clark, Graham Hill y el brillante ítalo-norteamericano Mario Andretti. Hill utilizó esta vez un motor Offenhauser y terminó quinto; Clark y Andretti ni siquiera largaron, porque sus automóviles se dañaron durante las pruebas de entrenamiento.

MONTE FUJI - JAPON

Fórmula Championship - 9/X/66

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	Marca	Tiempo
1º	Stewart, Jack	Lola-Ford	2h 03m 59s
2º	Unser, Bobby	Eagle-Ford	2h 04m 44s
3º	Knepper, A.	Cecil-Ford	
4º	Congdon, G.	Offenhauser	
5º	Hill, Graham	Lola-Offenhauser	

PROMEDIO DEL GANADOR: 165,530 km/h.



Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA. Av Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general

BORGWARD CORSA

de Isabellianas Corsa, Santa Fe.

En el transcurso del Gran Premio Standard del año 1961, Gastón Perkins venció en su categoría con un Borgward Isabella. ¿A cuánto alcanzaba su velocidad máxima? Me dijeron que ese



coche caminaba algo más de 180 km/h. ¿Qué nos dicen ustedes?

2) ¿Cuál es el motivo de su desaparición de las competencias a partir de estos últimos dos años?

3) Si se preparara el Isabella de Luxe en excelente estado modelo 1961, ¿cuánto se lograría en velocidad máxima? ¿Y el TS, cuánto?

4) En forma standard, el manual de este coche (modelo De Luxe) da como velocidad máxima 135/137 km/h. ¿No creen ustedes que podría llegar a dar 145 km/h?

R.: Al que le dijo que el Borgward de Perkins andaba a más de 180 km/h se le cayó una sota: ese coche caminaba a alrededor de los 160 km/h.

2) El motivo de su desaparición de las carreras es lógicamente el hecho de haber cesado su fabricación hace ya unos años, y al hecho —consecuentemente— de estar ya superado por otros coches más modernos, en lo referente a sus posibilidades de performance.

3) y 4) Bien podría ser la cifra que usted menciona, es decir 145 km/h.

S.O.S. MOTOCICLISMO

de Roberto Angel Gómez, San Martín.

Molesto su atención porque creo que me escucharán y publicarán mi carta, que es un llamado para todos los que son un poquito "corsas" para que miren para abajo (metafóricamente hablando) hacia el deporte hermano menor del automovilismo que es el motociclismo. Sí... el tan vapuleado motociclismo, que aún subsiste gracias a los esfuerzos de muy pocas entidades, entre ellas el Moto Club Argentino, pero en general es muy poco el apoyo que se brinda por parte de las firmas auspiciadoras de las reuniones de las dos ruedas que tan grandes figuras diera.

Lo que es más lamentable es la poca



colaboración del mismo público ya que concurre en escaso número. Las carreras son interesantes gracias a la emoción que brindan los muchachos que se juegan el pellejo en cada curva, hubo una época de oro en el motociclismo y va a volver porque estoy seguro de que todos los corsas van a colaborar asistiendo a las reuniones y así cuanto más recaudación haya, habrá más premios, más entusiasmo y más máquinas lo cual a su vez hará las reuniones más interesantes.

El motociclismo, como el automovilismo, no debe morir nunca en nuestro país.

R.: Estamos de acuerdo con usted, el motociclismo deportivo, el motociclismo corsa no debe morir, ya que es la mejor escuela para los futuros pilotos de automovilismo.

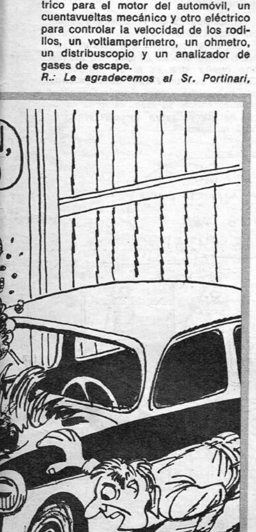
INTERESANTE REALIZACION

de José Portinari, Dolores.

Me permito molestar vuestra atención para hacerles llegar una foto del dinamómetro construido en mis talleres, en la creencia de que puede revestir algún interés para vuestra publicación.

Creo que se trata de la primera máquina de este tipo construida en el país para la prueba de automóviles y su afinado. Como se puede notar en la foto, tiene dos rodillos y en los extremos tiene dos frenos hidráulicos de gran sensibilidad. Indica directamente sobre una balanza la potencia en las ruedas (en kilográmetros por segundo). Tiene un sistema de comando de acelerador por mandos hidráulicos, para que el mecánico pueda operar el automóvil desde abajo del mismo. Se le han agregado además los siguientes instrumentos; un cuentarrevoluciones eléctrico para el motor del automóvil, un cuentavueltas mecánico y otro eléctrico para controlar la velocidad de los rodillos, un voltiamperímetro, un ohmetro, un distribuscopio y un analizador de gases de escape.

R.: Le agradecemos al Sr. Portinari, —concesionario Dodge Valiant de Dolores— el envío de la foto y lo felicitamos por la realización que nos parece digna de encomio.



DAS KLEINE WOUNDER

de Domingo R. Pepi, Córdoba.

Deseo hacerles algunas preguntas:

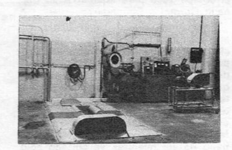
Como soy poseedor de un auto DKW-Auto Union modelo 1938 necesito saber:

1) ¿Dónde se puede conseguir un manual?

2) ¿Qué batería es la adecuada en lo que respecta al voltaje? Tiene una de seis voltios y parece poco.

3) Datos técnicos del mismo: cilindrada, potencia etc.

R.: 1) es un poco difícil, pero puede escribirle al Sr. Mario Vagani, Cangallo 3045 Depto. 13 - Capital Federal que se dedica a vender manuales de coches antiguos y nuevos.



2) La batería que debe usar ese coche es de 6 voltios de tensión, pero si a usted le parece poco puede conectar el sistema eléctrico de su coche a una red de corriente continua de 220 voltios, pero, eso sí, póngale un cable suficientemente largo como para asegurarle un buen radio de acción.

3) La potencia de ese coche era 20 HP, su cilindrada 684 cm³, relación de compresión 5,9:1; luz de platinos 0,5 mm. Carburador Solex 30 BFLH.

CURIOSO

de Hipólito Monutti, Laguna Paiva.

Quiero que CORSA me informe lo siguiente:

1) ¿Un Chevrolet Super puede prepararse en la categoría anexo "J" similarmente como se prepara un Peugeot 404 o Fiat 1500? (Me refiero a la carburación múltiples, etc.)

2) Esta fórmula que es internacional, para preparación de Chevrolet Super, ¿debe tener homologación recibida de alguna parte de Europa, o puede hacerse aquí en el país?

3) ¿La homologación se otorga a solicitud de las fábricas de automóviles, o a quién?

4) De no tener homologación, ¿puede prepararse, correr y aceptarse su clasificación a un automóvil preparado anexo "J"?

5) ¿Qué fundamento hubo para la desclasificación de Sancha en el Chaco?

6) Como simple aficionado, ¿se puede ir a curiosear en los talleres de los hermanos Bellavigna cómo trabajan en el Chevy, aunque sea unos minutos?

En espera y muchísimas gracias.

R.: 1) Puede prepararse, pero le aclaramos que el anexo "J" no es una categoría sino un apartado de la reglamentación que se llama Código Deportivo Internacional.

2) Las modificaciones a introducir en el coche deben estar homologadas.

3) La Federación Internacional del Automóvil la otorga a pedido de las fábricas.

4) No.

→

CORREO CORSA

5) Cuestiones de carburador, múltiple de admisión.

6) Depende del humor de los Bellavigna.

COSITAS SUELTAS

de J. M. B., Bigand, Pcia. de Santa Fe.

Desearía que me contestaran en su sección "Correo" algunas preguntas:

1) ¿En qué influye la variación del número de bancadas en un motor?

2) Desearía saber a ciencia cierta, ya que se han corrido varios rumores, si los corredores Pairetti, "Cacho" y Regazzoni sufrieron heridas en el triple roce del que fueron protagonistas en Monza, en la carrera del día 4-9-66.

3) En CORSA Nº 20, pág. 23, en el artículo denominado "Monza F3" ¿quién es el conductor que está sentado en el coche Nº 11, que está conversando con Pairetti?

4) ¿Cuánto cuesta aproximadamente el equipo 1093 para equipar a un Renault Gordini o Dauphine?

Por último, deseo hacer llegar mi aliento al conocido corredor Anteo Pichetta para que de una vez por todas pueda hacer salir a relucir sus extraordinarias dotes de conductor; además quiero hacerle saber, por vuestro intermedio, que poseo un ingenioso sistema de techo retráctil que le voy a obsequiar para que lo coloque en su fabuloso coche de TC para darse un baño de sol mientras va cortado solo en la punta.

R.: El número de bancadas o apoyos en que gira un cigüeñal, influye en su mayor o menor capacidad para soportar (el cigüeñal) las flexiones alternativas derivadas del trabajo de sus pistones y bielas, es decir de las presiones que le transmiten. Por esa razón, si por ejemplo a un motor de cuatro cilindros y tres bancadas se le incrementa su potencia mediante un gran aumento de compresión, rendimiento volumétrico, etc., su cigüeñal estará más comprometido que si girara soportado por cinco bancadas (caso clásico del Peugeot 403).

2) En ese accidente sólo sufrió heridas leves el corredor Regazzoni (cortaduras en la lengua). Los argentinos... piolas, sin problemas.

3) Pairetti, en esa foto conversa con un mecánico.

4) Más de $ 150.000, con toda seguridad.

Referente a su mensaje para Anteo Pichetta, se lo haremos llegar, pero no creemos que don Anteo utilice su invento porque es un deportista consciente que se toma las cosas en serio y en consecuencia, aunque se corte solo en la punta, no tomará baños de sol.

SIMPATIAS QUE MATAN

de Leonor J. Riviello de Vellori, José C. Paz.

Como simpatizante del Chevrolet que soy, veo, carrera tras carrera, cómo se rompen los coches. Por ejemplo: tomando como base las últimas carreras, en la Doble Vuelta de Mar del Plata detrás de Bordeu se clasificaron cinco Ford; en el Triángulo del Oeste nos dio el triunfo Tarducci con un segundo sobre Casá, que si la carrera hubiera tenido cien metros más de recorrido no creo que la ganáramos a pesar de las grandes condiciones de Tarducci, porque el coche estaba quemando mucho aceite.

Ahora en San Nicolás sucedió lo que había podido suceder en cualquiera de las carreras mencionadas anteriormente: los Chevrolet se fueron rompiendo uno a uno y Casá que siempre está ahí a la expectativa con su Ford, ganó cómodamente, y para colmo todavía escoltado por tres Ford más y nosotros ni siquiera arrimamos.

Lo que yo digo, para evitar tantas roturas en los Chevrolet y hacer que no se queden tanto, es si no se pueden preparar algunos F-100 para equipar con ellos a los Chevrolet, y entonces al Chevy II ¿quién le ganaría con ese motor F-100?

R.: Es posible perfectamente equipar un chasis Chevrolet con motor Ford F-100. La prueba está que Vicente Galluzzo lo ha hecho. Lo que nos parece una buena idea es la de equipar al Chevy II con un F-100. Le sugerimos que le escriba a José Froilán González comunicándole su idea; estamos seguros de que la sabrá apreciar y que la hará realidad.



IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 856.913

NOVEDADES CORSA

Realización EDDIE publicitaria • 32-7989 - 1424



Primer silenciador de cola de aplicación universal.

Brinde al motor de su auto perfecto desahogo, más pique y economía con SILENCIADORES, CAÑOS de ESCAPE y EQUIPOS ESPECIALES

"MARLIT"

EQUIPOS ESPECIALES "TRONADOR"

Para PEUGEOT 403 - 404, FIAT 600 - 1100 - 1500, FORD FALCON, CHEVROLET, VALIANT, RENAULT, etc.

MARCOS LITVAK e HIJOS S.R.L.

PALIQUE 436, tel. 54-0303, Cap.
CERVIÑO 3767, 72-9515, Cap.
HERRERA 582, 21-4075, Cap.

Solicite lista de distribuidores en el interior

REPUESTOS Y ACCESORIOS **SIMCA**

- ARONDE - ARIANE - VDT
- PEUGEOT 403 - 404.
- FIAT 600 - 1100 - 1500 - etc.



ANTONIO PEREZ FANDIÑO

CERVIÑO 3802/04, esq. Malabia, Tel. 72-4817 - Bs. As.

Ponga a "punto" su **FORD FALCON** con la reforma especial del **distribuidor con avance centrífugo y levas especiales.** Logre así máximo rendimiento, más pique, más velocidad y extraordinaria economía de consumo. Cinturones de Seguridad, Cuenta Revoluciones, Tableros especiales, Electricidad del automóvil.

Además **levas especiales** para competición y standard de todo tipo de automotor. Visite a **ALFONSO VEGA**

Teodoro García 2378/82 (casi esq. Cabildo al 900) **Tel. 772-0605/7138, Buenos Aires.**



CRISTALICE SU COCHE!

con CRIST-SIL con Siliconas sin cera

- No altera la pintura, mantiene el color.
- Repele polvo, agua y suciedad.
- Protege pintura y cromados.
- Evita la corrosión.
- Da un lustre cristalino y duradero.





Pídalo en Ferreterías, Pinturerías y demás comercios del ramo.

Bernardo de Irigoyen 515 - Tel. 38-3362 Cap. Fed.

Antenas

MAREL

ANTENAS AUTO RADIO. UNIVERSALES, LINEA IKA, CHEVROLET, VALIANT - FORD, DI TELLA, FIAT 600 y 1500, LATERALES y de TECHO. **Diseñadas para mayor SEGURIDAD y EFICIENCIA de su AUTO RADIO.** MODELOS: **2001** - Antena de embutir, 4 tramos, llave a resorte, universal. **2002** - Antena lateral, 4 tramos, soportes exteriores cromados. **2003** - Antenas tipo RAMBLER. **2004** - Antena tipo CHEVROLET 400, especial para coches pequeños, con llave tipo tubo inviolable. **2006** - Antena tipo VALIANT, con llave tipo tubo, cable 1,40 mts. gran apariencia exterior. **2008** - Antena de embutir, con llave tubo, universal, 4 tramos. **2009** - Antena para colocar en la parte superior del parabrisas con resorte y alambre de acero inoxidable, cable 2,20 mts. TODAS LAS ANTENAS DE EMBUTIR SON CON BALANCIN EN LA PARTE INFERIOR PARA COLOCAR DESDE LA PARTE SUPERIOR. **FABRICA y DISTRIBUYE, MAREL S.C.A., Dr. LUIS BELAUSTEGUI 590, Buenos Aires, Tel. 59-7819.**



Primera Casa Argentina para el Automovilismo Deportivo, Jaramillo 2324, T. E. 70-5731, Cap. (Cabildo 3800, a 50 mts. sobre la plaza).

PRESENTAMOS N/EQUIPO COMPLETO PARA PILOTOS DE CARRERA:

1) **CASCO "N. A. HELMETS".** Con broches p/adosar visera o burbuja. Unico casco fabricado en la Argentina bajo norma **"IRAM".**

2) **MAMELUCO ANTI-INFLAMABLE "NESTOR SALERNO"**, color celeste, modelo inglés.

3) **GUANTES DE FINISIMA TERMINACION MANUAL** mod. **"Grand Prix".**

4) VENTA Y COLOCACION DE **CINTURONES DE SEGURIDAD "PAMM".**

Nuestros productos también se venden en: CONCORDIA (Entre Ríos): **AUTO SPORT,** Entre Ríos 450. CORDOBA: **BOUTIQUE del AUTOMOVIL,** Av. Gral. Paz 185. SALTO ARGTN.: **La CASA del DEPORTISTA, Prof. Montes 138.** SANTA FE: **P. BONACCI & CIA.,** L. de la Torre 2847.







FIREP S. R. L., la casa FIAT más "in" de Bs. Aires. ofrece la línea más completa de **repuestos y accesorios** para su FIAT 750, 770, 1.100 y 1.500.

Su dirección: **Avda. Juan B. Justo 6199, Tel. 67-5581, Cap. Fed.**





PIACQUADIO EN AUTOMOVIL

1496 Camarones 1500, Tel. 59-6573/9971, Cap.

Tacómetro FRARNO colocado $ 7.500.- Instrumental - Fundas Anatómicas - Volantes Deportivos - Cinturones de Seguridad "Cuidex" - Bujías - Platinos - Cintas de Freno (colocación) Coronas - Piñones - Amortiguadores - Juntas - Espirales - Herramientas Importadas en general.



VENETO

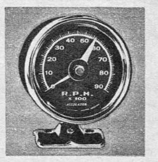
Mecánica FIAT en general

PASTEUR 736 Altura Cordoba 2300

Frente a la facultad

AJUSTE DE MOTORES, Afinación, Puesta a punto, Dínamos, Arranques, Dirección, Suspensión, Frenos y Balanceo. EQUIPO DE COMPETICION. Los trabajos son realizados con la mayor Seriedad, Garantía y Rapidez. ATENDIDO POR SUS PROPIOS DUEÑOS.

SE PREPARAN MOTORES DEPORTIVOS



TAQUIMETRO electrónico ALLIGATOR, de aguja central con preselector y cuadrante de diseño funcional para lecturas rápidas y precisas, con iluminación interior y presentación de gran lujo.

ALLIGATOR encendido a transistores provee el voltaje necesario en automóviles modernos aún en los más altos regímenes. Duración ilimitada de los platinos.

Fabricación y Venta: BIM S. R. L.
Bonpland 1477, Capital, Tel. 771-4605.

En venta en las buenas casas del ramo y en:

OSCAR DE SOUZA, Thames 1919, Capital
SEBRING MOTORS, Av. Maipú 560, Vicente López
Solicite Folletos. Se atienden pedidos del Interior.

IGNICION A TRANSISTORES



SIMCA ARONDE Y ARIANE
Fiat 600-700 1100-1500
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS Y NACIONALES
Instrumental Deportivo y Accesorios Especiales

ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS

Guise 2093, Alt. Av. Santa Fe 3260, T. E. 83-2963, Bs. Aires

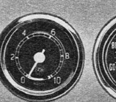
"BUJILIMP"

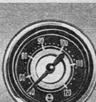
EL MARAVILLOSO Y PRACTICO LIMPIABUJIAS MANUAL.

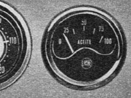
AHORRARA DINERO Y TIEMPO en el taller, logrando arranque instantáneo, potencia y pique, ya que manteniendo la porcelana (alma aislante) libre de impurezas y en su estado de origen, la corriente de alta tensión del encendido llega sin pérdidas ni resistencias a la cámara de explosión. El limpia bujías de los "Tuercas". **"BUJILIMP"** no debe faltar en ningún automóvil ni motoneta. **Su precio $ 690.-**

Fabrican y Distribuyen:
MECCIA, LATERRA & Cía.,
Av. Chiclana 3966, Cap., T. E. 922-4857

Demostración y Venta en nuestra casa y en **Viamonte 1616.**
A comerciantes y revendedores precios especiales.







INSTRUMENTOS PARA EL TABLERO DEL AUTOMOTOR - Presión de aceite. Presión de combustible. Temperatura de agua. Vacuómetro. Amperímetro. **Y además, COMPLEMENTOS DEL AUTOMOTOR.** Inflador de neumáticos. Probador presión neumáticos. Compresómetro. Vacuómetro. Manómetro estación de servicio. SUS FABRICANTES: **CIMPA S.A.I.C.F. e I., Alvarez Thomas 2148/50 Tel. 51-2235 - Buenos Aires.**